LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

(M. KOGĂLNICEANU)

CU TOT GERUL, INGERII PĂZITORI AI MĂRII VEGHEAZĂ!

MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL XII, Nr. 11—12

NOEMBRIE-DECEMBRIE 1943

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub nr. 367/938

APARE LUNAR

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART ✱ Director : C-dor A. NEGULESCU ✱ Secretar : Lt. inv. PAUL EPUREANU

Numărul 11–12

Redacţia şi administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret no. 6 — Bucureşti, II — Telefon 5.71.08.
Cont C. E. C. 12.778

Noembrie / Decembrie 1943

CUPRINSUL:

G-ral Virgil Economu : Mărturisirile unui candidat la marinărie . . . . . pag. 209
G-ral N. Şova, V. Amiral I. Bălănescu, C-dor A. Negulescu : Centenarul Artileriei Române . . . „ 212
Const. Virgil Gheorghiu, Cristian Teodorescu : Din isprăvile marinarilor noştri . . . . . „ 216
Ing. Vladimir V. Mendl : Rezistenţa la înaintarea navelor . . . . . „ 220
C-dor Ion Tănase : Războiul submarin . . . . . „ 224
Cronicar : Răsboiul Aero-Naval . . . . . „ 226
* * * Glasul Presei . . . . . „ 228
Căpitan de marină I. Receanu : O pagină din războiul marin . . . . . „ 229
Aurelian Păunescu : La bordul Canonierei „Bistriţa“ „ 231
Cpt. Z. Negulescu : Om la apă . . . . . „ 232
R. Constantiniu : Alarmă — Convoi — Mircea (versuri) . . . . . „ 233
D. Ciobanu-Dolj : Peisaj marin (versuri) . . . . . „ 233
Pimen Constant : Mare cenuşie — Aripi, Aripi, Aripi — Seară marină — Tânărul corăbier (versuri) . . . . . „ 234
Scarlat Preajbă : Recenzii . . . . . „ 235
* * * Informaţii . . . . . „ 240
* * * Ştiri din străinătate . . . . . „ 243
Lt. Paul Epureanu : Contribuţia Consiliului de patronaj la propaganda înnotului . . . . . „ 246
* * * Tabla de materie 1943 . . . . . „ 247

PREŢUL ABONAMENTELOR PE UN AN :

Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii . . Lei 1000	**Pentru particulari . . . . . Lei 500** **Pentru străinătate . . . . . Lei 1000**

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 500 lei (membri majori, ofiţeri activi şi pensionari); 300 lei (maeştri, subofiţeri).

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L. N. R., o cotizaţie de 100 lei, fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte 120 lei pentru carnet, insignă şi statut, plus 50 lei pentru cei din provincie, înscrişi la Centrală.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (elevi şi premilitari) este de 100 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET”. La înscriere aceleaşi taxe ca mai sus. Pentru juniori doritori a primi ambele reviste, cotizaţia este de 200 lei.

Plata articolelor :
Articole originale . . . . . 500 lei pagina
Compilări originale . . . . . 300 lei pagina
Traduceri . . . . . 200 lei pagina

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat executate cu tuş negru.

L I G A N A V A L Ă R O M Â N Ă

DE SUB INALTA PREȘIDENȚIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMANIEI

SEDIUL CENTRAL: STRADA SPIRU HARET No. 6, BUCUREȘTI II

Vă iubiți țara ?
Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?
Aveți admirație pentru marinarii noștrii ?

Inscrieți-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea și încurajare ori cărei activități naționale marinărești și pentru desvoltarea puterii maritime române.

Cotizațiile anuale sunt: 500 lei membrii majori;

Fiecare membru primește **GRATUIT** revista „Marea Noastră", organul de propagandă al L. N. R., cu suplimentele ei.

Membrii familiilor celor înscriși în categoriile de mai sus, vor plăti o cotizație de 100 lei fără a primi revista.

La înscriere se mai plătește 150 lei pentru insignă, carnet și statut.

Cotizația anuală a membrilor JUNIORI (sub 21 ani) este de:

100 LEI

în schimbul căreia primesc **GRATUIT** revista „Marea Noastră pentru tineret".

La înscriere se mai plătește 120 lei insigna, carnetul și statutul.

Cei cari doresc a primi și revista „Marea Noastră" vor plăti o cotizație de 200 lei în loc de 100

T A R I F U L P U B L I C I T Ă T E I :

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	5.000.—	3.000.—	2 000.—
3 luni	10 000.—	6.000.—	4.000.—
6 „	20.000.—	12.000.—	8.000.—
12 „	30.000.—	24.000.—	16.000.—

Buletinele, gazetele și revistele primite la Biblioteca L. N. R.

Buletine: Buletinul Pisciculturii românești; Economia; Correspondence economique roumaine; Antigaz; Buletinul Bursei București; Buletinul Direcțiunii Dunării Maritime; Buletinul demografic al României; Buletinul Muzeului Militar Național; Buletinul Muncii.

Gazete: Viața; Vremea; Cuvântul Mareșalului; Gazeta Transilvaniei; Focșanii; Avântul; Gazeta Cărților; Dacia; Progresul.

Reviste române: România Aeriană; Finanțe și Industrie; Muncitorul român; C. A. M.; Răsăritul; Glasul Tineretului; Revista Soc. științifico-literare Tinerimea Română; Cronica Romanului; Revista Fundațiilor Regale; Revista de Igienă Socială; România Militară; Revista Aeronauticei și Marinei; Revista Infanteriei; Natura; Corespondența economică; Convorbiri literare.

Reviste streine: L'Illustration; Signal; Tempo; Korallo; Till Rors, L'Illustrazione Italiana; La Moto-Nautica Italiana; L'Italia Marinara.

FILIALELE L.N.R.

Localitatea	Președinte	Sediul
1. Arad	Ing. Șef V. Pop	Centrul Nautic al Tineretului Arădean Eroul Lt. „Dante Gherman" (fost Clubul Mureș)
2. Berezeni (Fălciu)	Ștefan Blănaru, primar	La primăria comunei.
3. Bacău	Col. C-tin C. Ionescu	La Subinspectoratul P. P.
4. Bălți	Lt.-col. P. Hanciu	
5. Brăila	General Avramescu	La Grupul nav. grănic.
6. Brașov	Consilier Gh. Diaconescu	La Subinsp. P. P. al Municip.
7. C.-Lung (Muscel)	Col. Barbu Zaharia	La Comenduirea Pieței
8. Calafat	G. Giuică, avocat	La d. avocat Giuică.
9. Călărași	Eugen Cialâc	La căpitănia portului.
10. Cahul	Col. D. Dobrescu	
11. Caracal	Prof. Crăciun Pătru	Lic. Ioniță Asan
12. Cernăuți	G-ral Const. Buniș	
13. Cetatea Albă	Maior C. Negulescu	La tribunal (grefă).
14. Chișinău	G-ral Popescu M. C.	La Comenduirea Pieței.
15. Constanța	C-dor P. Zlatian	La Hotel Carol
16. Corabia (Romanați)	Lt.col. Th. Căpitănescu	La căpitănia portului.
17. Călmățui (Fălciu)	Ilie Rotaru, primar	
18. Drânceni (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
19. Fălciu (Fălciu)	Iacob Filipescu, primar	La primăria comunei.
20. Grozești (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
21. Lunca Banului (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
22. Scopoșeni (Fălciu)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei.
23. Stănilești (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei.
24. Vetrișoaia (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
25. Galați	Dan Sărățeanu	Str. Plantelor, 8
26. Giurgiu	G-ral D. Petrovici	Prefectura județului
27. Hotin	Col. Const. Șerbănescu	
28. Iași	G-ral Hugo Schwab	La c-dt. regiunei teritoriale
29. Ismail	Col. Atanasiu Sergiu, prefect	La căpitănia portului.
30. Moldova Veche	Col. Theodorini Theodor	La căpitănia portului
31. Piatra-Neamț	Lt.-col. I. Teodorescu	La prefectura județului
32. Pitești	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
33. R.-Vâlcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
34. Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
35. Sighișoara	Col. G. Grecescu	La prefectura județului
36. Soroca	Maior A. Ursu	
37. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
38. Tg. Lipcani (Hotin)	Col. Const. Șerbănescu	
39. Tg. Ocna	Col. Enescu	La judecătoria mixtă.
40. Tg. Ungheni (Iași)	Lt.-col. Buhancă Ioan	
41. Timișoara	D. Insp. general Gh. Hodoroabă prefectul județului	La Clubul „Renașterea".
42. Tulcea	Eracle Asan	La Cercul Militar
43. T. Măgurele	Lt.-col. Laurențiu Nicolau	La căpitănia portului
44. T. Severin	V. Netta	La șantierul naval

MEMBRII L. N. R. sunt rugați a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista și ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediție aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu mențiunea „necunoscut la adresă".

Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, București II, Telefon 5.71.08.

Apel către camarazi

Rolul Ligii Navale Române și rostul publicațiilor noastre se știe că este propaganda pentru răspândirea și întărirea spiritului marinăresc în massa mare a celor cari iubesc marea și marina, dar nu o cunosc—mai ales tineretul.

La această muncă, nu trebue să se înhame numai un număr restrâns, care formează comitetele de conducere, ci TOȚI CAMARAZII, trimițându-ne articole, amintiri, fapte demne de remarcat, glume, anecdote, ca eșind din izolare să facem cât mai cunoscute viața și marina noastră.

Publicațiile noastre se adresează tuturor, dar trebuesc să fie scrise cât mai mult de marinari. Pentru a le răsplăti munca, s'a aprobat un spor la colaborare.

Mărturisirile unui candidat la marinărie

de
G-ral de Divizie
VIRGIL ECONOMU

Incep prin a evoca câteva amintiri, care vor da mai mare înţeles şi justificare celor ce voi expune.

Acum 46 de ani, un tânăr elev al Liceului Militar din Iaşi, trece, după absolvirea celor 4 ani acolo, la Şcoala de ofiţeri din Bucureşti, care pregătea pe atunci ofiţeri de Infanterie, Cavalerie şi Marină. Cu câţiva ani mai înainte această Şcoală pregătea ofiţeri pentru toate armele.

După o primă reorganizare, Şcoala s'a scindat în două: Artileria şi Geniu, şcoală aparte (cu localul în Calea Griviţei, unde este astăzi sediul C. II A. şi al Comenduirii), iar cele trei secţii mai sus citate rămânând tot **Saint Spiriene,** cum cei glumeţi le spuneam pe atunci.

Tânărul elev la venirea sa în Capitală a încercat o primă deziluzie, căci tocmai în anul acela (1896) a trecut secţia Marinei, lângă cele de Artilerie şi Geniu, dar el nu s'a mai dus acolo din consideraţiuni pe care nu e cazul să le desvolt aci. Durere, s'a despărţit de prietenii săi buni: Teodoru Ilie, Stihi Eugen şi Vasilescu Matei, cu care la Iaşi trăise intens visul ofiţerului de marină în perspectivă, desenând marinari pe tablă ca şi pe pereţi, fără să mai vorbim de caiete (Matei era un talentat desenator), cântând cântece marinăreşti şi raliindu-se cu vioiciune şi prestanţă, impecabile, la comanda „Atenţiune — Sus Gabierii" a neuitatului Stihi, bravul Stihi, care a lăsat numele său vasului de război ce trăeşte şi azi şi care la 24 Iunie 1941 a primit iarăşi botezul focului. Se ştie jertfa eroică a lui Stihi în Campania 1916—1918. Pilda sa nu a fost fără folos.

Tânărul nostru candidat la marină, după doi ani iese ofiţer într'un regiment de Vânători, din care nu mai pleacă decât după şase ani, pentru a intra în Şcoala Superioară de Război (1906).

La gradul de căpitan, pe punctul de a se face maior, iată-l în Marele Stat Major, **capul** biroului Instrucţiei (răposatul general Crăiniceanu, fost Ministru de Război introdusese prin decizii şi regulamente cuvântul de **cap** în locul aceluia de şef şi comandant,

In biroul cu **Cap** a venit mai târziu pentru practică căpitanii: Crăiniceanu şi Ion Antonescu (astăzi Mareşal şi Conducător al României — să ne trăiască).

Cu acest din urmă, Capul de birou legase o strânsă camaraderie, colaborând amândoi la revista atât de bine văzută pe atunci „BULETINUL ARMATEI Şi MARINEI" (1913).

Mareşalul, de tânăr, vibrant şi patriot înflăcărat, era tare necăjit că Guvernul Ţării nu păşeşte cu hotărîre şi grabnic peste Dunăre, unde vedea ameninţarea cu lichidarea conflictului balcanic, în condiţii politice defavorabile pentru noi. Capul biroului Instrucţii era tot aşa de foc făcut şi tremura de ciudă că nu avem flota ce ne trebuia pentru apărarea intereselor noastre la gurile Dunării şi Marea Neagră, iar vasele comandate sau pe punctul de a fi comandate în şantierele străine nu i se păreau corespunzătoare cu nevoile şi pregătirea noastră de război. (Rusia la acea dată, amorsa inamiciţia noastră faţă de vecinul dela Sud, întrucât i se părea că acesta priveşte cu prea mult jind spre Constantinopol). Descărcarea acestor frământări a culminat în Nr. 6 din „BULETINUL

Conferinţă ţinută la Dalles.

ARMATEI ŞI MARINEI", unde căpitanii Ion Antonescu şi Capul de birou au scris: Cel dintâi un virulent articol ultimatum, cerând Guvernului Ţării de a nu prelungi expectativa şi a trece la acţiune, iar cel din urmă o critică şi un proect sumar de organizare al unei flote de război.

Şi unul şi altul cei doi căpitani au primit săpuneala ce s'a crezut că li se cuvine pentru marea lor îndrăzneală de a-şi fi exprimat fără înconjur ideile.

Intrarea în Campania din 1913 în August acelaş ani a împăcat pe „Ionel", iar Capul a rămas amărît, căci nici până astăzi „Chestiunea atacată" nu s'a rezolvat decât ca un nucleu ultra modest, foarte departe de situaţia şi nevoile noastre, măcar că în campania grea prin care trecem „Davidul a fost scânteietor faţă de groaznicul Goliat", după cum spune cu drept cuvânt Amiralul nostru Ministru al Marinei.

Vom vorbi mai jos despre proectul de organizare pomenit din Nr. 6 al Revistei B.A.M., deocamdată este de spus că la sfârşitul acelui articol, B.A.M. a înscris următoarea notă:

Este de deplorat, că o întreprindere atât de importantă ca aceea a creierii flotei noastre de război şi supusă unor idei atât de controversate nu este următoare unei largi discuţiuni în presa noastră militară. Regretăm. Nu cunoaştem ideile ofiţerilor noştri de marină.

Deschidem discuţia prin articolul camaradului nostru din armata de uscat, inspirat de bunul simţ care traduce o neliniste sufletească lesne de înţeles şi de împărtăşit.

Să fie confirmat sau infirmat N.R.

Şi fiindcă vorbirăm de idee, e bine să reamintim că nu ne referim la colectivitate, la masa omenească. Masa nu are idei, ci stări de sentiment, masa nu este gânditoare ci afectivă. Cine doreşte să orietenze masa omenească nu trebue să se adreseze judecăţii ci afectivităţii sale. Ideile sunt personale, individuale şi individualitatea, poate fi elemente incomode şi de pătimire pentru curajul de a le susţine şi de a le striga. Totuşi ele stau la temelia progresului.

Pentru ideia creştină, Christos a întins braţele pe cruce. Ideia lui Mussolini a creiat Fascismul, iar a lui Adolf Hitler naţional-socialismul. Alinierea individualităţilor este anchiloză, moartea progresului, substituirea spiritului care se înalţă spre creaţiune, prin pâcla constrângerii de a nu gândi.

Spiritul gregar-turma-roboţii, numărul, comunismul, prin el viaţa, prin el moartea. Domnia tiranică a stăpânului faţă de sclavi stă la polul opus. Masele şi-au urmat întotdeauna călăii, iar când unul le-a vorbit frumos, l-au răstignit pe cruce.

Bolşevismul s'a purtat cu turma rusească tocmai după sistemul lui Procust cel cu patul. Dacă nu e potrivit teoriei i se taie picioarele omului, mâinile sau după caz, chiar capul, până ce se potriveşte cu patul. Ambianţa rusă unde s'a atins cel mai mare potenţial de abrutizare şi animalizare a maselor, este o perioadă trecătoare de întuneric care a trăit prea mult spre ruşinea geniului omenesc. Omul, în decursul vremurilor, a căutat să se avânte în armonia corpului, sufletului şi gândirii sale.

Desigur sub acest privilegiu va păşi şi în viitor spre desvoltarea omenirii, oricâte calamităţi şi constrângeri va mai avea de îndurat.

An cu an, viaţa îşi duce sborul, iar Căpitanul cu proectul se găseşte în anul 1919 Colonel şef de Stat Major al Corpului 6 de armată, cu sediul într'o capitală frumoasă şi măreaţă, vremelnic trecută sub altă stăpânire, dar care capitală nu poate fi nici uitată, nici părăsită şi nici nu va rămâne răsleaţă de Patria mamă.

Aci la Cluj, într'o bună dimineaţă un ordin ministerial (actualul Primar al Capitalei era Ministru de război), ordonă mutarea Colonelului ca şef de Stat Major la Inspectoratul Marinei, al cărui Inspector fusese numit Moştenitorul Tronului României!!!!

Multe surprize are omul în viaţa sa, dar una ca aceasta, pentru colonelul nostru a fost din cele puţine. A digerat contrastul care i-o dădea consolându-se cu năzuinţa sa vie din trecut de a deveni marinar. Scurt. S'a prezentat la noul post [1]), unde nici vis de şefie de Stat Major şi unde n'a văzut niciodată pe marele Inspector vlăstar Regal. In schimb a fost distribuit şef de Scaun la un birou, într'o cameră spaţioasă, peste drum de a Amiralului Comandant, cameră cu 4 birouri şi unde lucrau 3 străluciţi ofiţeri de marină (Roşca, Koslinschi, Păiş). Doi din aceşti distinşi ofiţeri ai Marinei româneşti au devenit Miniştri de resort iar cel de-al treilea strălucit comandant al Marinei Regale Române.

Contactul de mai multe luni în şir cu cei trei tineri ofiţeri însufleţiţi de cel mai curat ideal şi cu cele mai robuste speranţe a fost pentru şeful de Scaun o compensaţie şi o bază de solidă orientare în ascensiunea carierei sale. Nu au fost uitaţi şi nu vor fi niciodată, ori cât de ingrată ar fi memoria de ambele părţi. Nu ştiu dacă trinitatea este încântată de întruparea idealului lor şi dacă frumosul, sublimul, divinul aşteptat din sferele necunoscute, nepătrunse de spirit şi natură şi-a conturat aparitiunea în nebuloza speranţelor.

Aparitiunea idealului e totdeauna urîtă de mediocri, combătută de răi, tăgăduită de sceptici şi pusă la îndoială de cei slabi. Puţini vor şti să-l iubească şi mai puţini cei în stare să-l păstreze. Totuşi, credinţa în el a fost un privilegiu al sufletelor mari şi a-l afirma a fost o predilecţiune pentru cei tari de caracter.

Scurtă vreme după plecarea sa dintre răţoi, colonelul nostru devine general şef de Stat Major la un Inspectorat de Armată, unde o altă surpriză îi va fi rezervată.

Este numit delegatul Marelui Stat Major, în comisia de examinare a comandorilor pentru gradul de Contr'Amiral. Şi iată-i de astă dată îmbarcat pe un vas de război ca examinator în toată puterea cuvântului, alături de amiralul Scodrea, preşedintele comisiei şi de amiralul Gavrilescu, membru.

Candidaţii au devenit amândoi contr'amirali, iar unul din ei a deţinut înaltul post de Comandant al Marinei, până la ieşirea sa din cadrul activ al oştirii.

Pentru a doua oară a fost dat neconsolatului candidat la marină să constate ce elemente de elită are marina noastră, ce cultură serioasă, adâncă, lipsită de superficialitate şi ce posibilităţi pot realiza printr'o armonioasă conlucrare şi neştirbită solidaritate.

Ce ar fi putut face aceşti oameni cu spiritul lor nealterat de admiraţie pentru înaintaşi, cu setea lor de perfecţionarea marinarilor români, cu mândria titlului de ostaşi ai apelor, cu identificarea cu corpul navelor lor, cu pasiunea pentru întinsul apelor, în fine cu câtimea de primitivism care îi prinde aşa de bine şi căruia nu-i găsim pereche; dacă organizarea, dotarea, mijloacele, le-ar fi avut la îndemână, dacă politica noastră navală ar fi fost sănătoasă, dacă, aşa cum este astăzi, într'un an şi jumătate de război, această minunată cenuşereasă a apărării noastre naţionale a adus Patriei un extraordinar prisos de bărbăţie, jertfe şi victorii glorioase.

*

Comandant de mari unităţi opt ani în şir, subşef al Marelui Stat Major doi ani şi membru al Consiliului superior al Apărării Naţionale cinci ani, fostul candidat la marinărie a fost un colaborator direct la tot ce interesa organizarea şi întărirea puterii noastre militare. Contactul şi experienţa căpătată lângă marinari i-a fost de mare folos, căci i-a îngăduit să exprime fără timiditate şi cu temei păreri chiar în auzul Suveranului, Preşedinte de drept al Consiliului Apărării Naţionale, în care se încadra brava noastră marină şi care păreri cu toată unanimitatea de vederi au trebuit să se verifice la negativ, înainte de a se trece la înfăptuiri concrete. Şi iată cum se poate vorbi despre marină marinarilor, fără să fii marinar de profesie şi cum un Chinez de pe malurile Yank-ce-Kiang-ului poate fi mai puţin chinez pe malu-

---

[1]) Aparitia sa între marinari la Palatul Regal, Sala tronului cu ocazia nunţii princiare, a provocat nedumerirea camarazilor care îl întrebau curioşi: **Ce cauţi tu între răţoi?**

rile Dâmboviţei „apă dulce, cine-o bea pe veci se duce", cum este cazul meu astăzi în faţa Dvs.

Şi acum, să vedem ce este cu articolul din Bul. A.M. Nr. 6 din Iunie 1913.

*

România la constituirea flotei sale de război trebue să ţină seamă:

a) De cei 2 adversari cu care se poate întâlni în Marea Neagră.

b) De legătura strânsă între operaţiunile probabile ale flotei şi a armatei de uscat.

c) De mijloacele materiale pe care bugetele şi asistenţa ni le pune la îndomână.

Prima forţă navală străină în Marea Neagră este vrăşmaşul nostru ireductibil, Rusia, care dispune de puternice mijloace în această mare şi la care noi nu opunem nimic.

Crucişetorul declasat Elisabeta şi cele trei mici torpiloare existente de 50 de tone nu contează.

In eventualitatea unei conflagraţiuni în care România ar avea contra sa pe Ruşi, este cert că soarta războiului s'ar decide pe uscat. Blocarea coastelor noastre este sigură şi DEFENSIVA ne apare ca singură soluţie.

Al doilea adversar probabil al nostru în acest mediu dispune de şase torpiloare a una sută de tone şi un crucişetor la fel cu noi.

Şi totuşi, într'un viitor conflict cu aceştia noi trebue să asigurăm:

a) Libera navigaţiune pentru noi.

b) Blocarea porturilor vecinului dela Sud.

c) Siguranţa absolută a oricărei incursiuni pe coastele Dobrogei şi asupra porturilor noastre.

d) O eventuală expediţie cu forţe secundare pe anumite puncte de coastă.

e) O bază pentru această flotă.

Neputând organiza flote speciale pe măsura celor doi adversari ne trebueşte:

a) O puternică apărare de coastă (baterii puternice şi uşoare pentru a ne apăra contra acţiunilor depărtate şi apropiatè.

b) O apărare submarină completată cu torpiloare submarine.

c) Unităţi de blocadă şi de luptă.

d) Vase care ar pândi şi ne-ar asigura contra torpiloarelor inamice.

e) In sfârşit un port militar la Mangalia.

*

a) Propunem ca nucleu trei vase de circa 4.000 tone.

b) Opt torpiloare cu mare viteză, cu artilerie puternică, tuburi lanstorpile şi protejate.

Aceasta deocamdată, rămânând să se completeze în anii următori restul unităţilor cuirasate, al apărărilor submarine, precum şi a portului militar de care este absolută nlevoie.

Vasele care s'au comandat, sau mai bine care sunt pe punctul de a se comanda, sunt cele mai scumpe şi cele mai repezi.

Naţiuni cari au cuirasate formidabile, şi nu au auxiliare atât de extraordinare. In fine elementele aşa de costisitoare sunt slabe, căci nu au nici o protecţie.

(Era vorba de 4 contratorpiloare cu 36 mile viteză, a 5.000 de tone armate cu 3 tunuri de 12 cm., 5 tunuri de 75 mm. şi 5 tuburi de lansat torpile fără nici o protecţie).

*

Ce gândeşte astăzi vechiul candidat la marină, după peripeţiile şi experienţa prin care a trecut?

Mai întâi se întreabă; dece am rămas aşa în urmă, dece marina noastră s'a desvoltat la întâmplare, atât în domeniul comercial cât şi militar? Dece nu am avut o politică navală?

N'a ştiut lumea diriguitoare că marea noastră este cea mai bună, cea mai ieftină şi cea mai eficace cale de comunicaţie?

Că Dunărea ne leagă cu Europa centrală şi cu orientul apropiat şi că traficul nostru comercial pe uscat este o şesime faţă de cel pe apă (13%—87%)?

Că pe mare 8% trafic cu mijloace româneşti şi 92% cu mijloace străine?

Că pe Dunăre 25% trafic cu mijloace româneşti şi 75% cu mijloace străine?

Că străinii iau zece miliarde devize străine, că se îmbogăţesc cărăuşii şi tânjesc producătorii?

Ba da! Dacă da, atunci suntem mai puţin patrioţi ca alte popoare?

Nu. Dar atunci ce?

Să mi se ierte, contrazicerea, dar s'a făcut prea mult politica altora, cărora s'au jertfit mari interese ale apărării naţionale.

Să încercăm a dovedi aceasta.

La temeiul întocmirii unui program naval sunt de luat în considerare următoarele elemente:

Situaţia politică:

Situaţia geografică.

Teatrul de operaţiuni.

Condiţiile economice.

Situaţia adversarilor.

Să vedem cum au fost luate în considerare fiecare în parte.

Politiceşte nimeni nu s'a îndoit şi nu se îndoeşte nici astăzi că avem inamici jur împrejurul nostru, sigur.

Cu Ruşii am avut alianţe militare în 1877—78 şi în 1916—918. Ne-am ales sfârtecaţi în războiul Independenţei şi ameninţaţi cu pierderea Moldovei în cel din urmă (Convenţia Sturmer). Nu ne-a salvat decât revoluţia bolşevică vremelnic pentru a-i simţi, după 22 ani efectele.

Ce situaţie paradoxală am avut atunci! Oficial ne găsiam în tripla alianţă şi practic cu tripla antantă.

Prin logică deducţie, Rusia este şi rămâne vrăşmaşul nostru de totdeauna şi dacă măsurăm puterea noastră militară pe apă şi uscat, după acest etalon, găsim şi cadru politic în care avem să lucrăm şi pe cel militar. Cine poate mult, poate şi mai puţin.

Toată lumea a văzut aceasta. Dar, încă odată, prea multă politică, politica altora.

Dacă suntem aliaţi cu Rusia, nu avem nevoie de flotă, iar dacă suntem contra ei, apoi atunci ne apără Tratatul dela Lausanne şi celebra definiţie a agresorilor.

„Libertatea trecerii prin Dardanele nu mai lasă România la discreţia Rusiei". România se va forţa să amenajeze pe liniile înaintate ale Nistrului şi ale Prutului un baraj defensiv solid, sprijinit pe Carpaţi şi Gurile Dunării. „Istmul Focşani-Galaţi trebue făcut inexpugnabil.

O flotă aliată (să-i zicem engleză) ar întreprinde acţiuni contra litoralului rus şi ar fixa solid aripile fronturilor terestre, baraje înaintate ale Nistrului şi Prutului sprijinite pe Carpaţi şi gurile Dunării.

Este încă necesar în legătură cu tăria gâtului Focşani-Galaţi să se asigure stăpânirea fluviului şi mării dela Galaţi la Chilia şi dincolo de ea. Aripa dreaptă a frontului nu trebue să cedeze cu niciun preţ.

Mai bine România să fie învăluită pela Nord (adică peste Carpaţii păduroşi, pe unde se poate face debuşarea în câmpia ungară, întoarcerea munţilor şi a Dunării, izolarea noastră — soarta Poloniei), decât pela Sud.

Importanţa liberului său contact cu marea este capitală. Europa trebue să dispună liber de Marea Neagră şi posibilităţile sale strategice (adică Anglia).

Cu alte cuvinte, marele conflict în viitor provocat de perturbatorul din Răsăritul Europei, pleacă la asalt contra Apusului.

Iar noi să ţinem bine pe baraje înaintate, să nu cedăm cu nici un preţ la dreapta, până vin Englezii (am văzut cum au venit în 1914, cum au venit în Polonia în 1939 şi în Grecia şi în Serbia în 1941) şi să ne lăsăm învăluiţi pela Nord, unde ne va apăra cine?

In 1914 a luptat în acest spaţiu Austria şi Germania, care a măturat teritoriul românesc şi l-au ocupat în întregime, noi ne-am ales cu misiuni străine şi cu armament care rămânea în stepele ruse măcar că eram aliaţi cu colosul. Astăzi Austria este desfiinţată,

CENTENARUL ARTILERIEI ROMÂNE

OMAGIUL MARINEI

de General N. ŞOVA
Subsecretar de Stat al Marinei

Participarea Marinei Regale la centenarul artileriei însemnează mai mult decât o camaraderie a unei arme surori, este o participare de inimă, legătura între aceste două arme fiind cimentată printr'o convieţuire prelungită timp de aproape un sfert de veac a candidaţilor pentru gradul de sublocotenent. Dela 1896 şi până la 1920 Şcoala de Ofiţeri de Artilerie, Geniu şi Marină din Calea Griviţei a pregătit în comun pe tinerii candidaţi pentru tresa de ofiţer.

Această pregătire în comun a rezultat din faptul că mijlocul esenţial de acţiune în luptă al Marinei este tunul.

In trecut ca şi astăzi s'a dovedit că stăpânirea mărilor şi oceanelor a aparţinut acelor State cari au avut la bordul vaselor gurile de foc cele mai puternice.

Chiar după apariţia torpilei şi a minei, tunul şi-a păstrat caracterul de armă principală între armele Marinei de război.

Iată pentru ce astăzi, când artileria îşi serbează centenarul ei de existenţă, Marina Regală atât de apropiată de sora ei de arme prin această comunitate de mijloace de luptă şi de instrucţie, precum şi prin faptul pregătirei în comun a atâtor generaţii de ofiţeri, participă cu atâta bucurie la marea sărbătoare a surorei ei de arme celei mai bune şi-i urează din toată inima o ascensiune demnă de rolul ei ca armă principală în război, precum şi cele mai depline succese pe câmpul de luptă.

MARINA ŞI CENTENARUL ARTILERIEI ROMÂNE

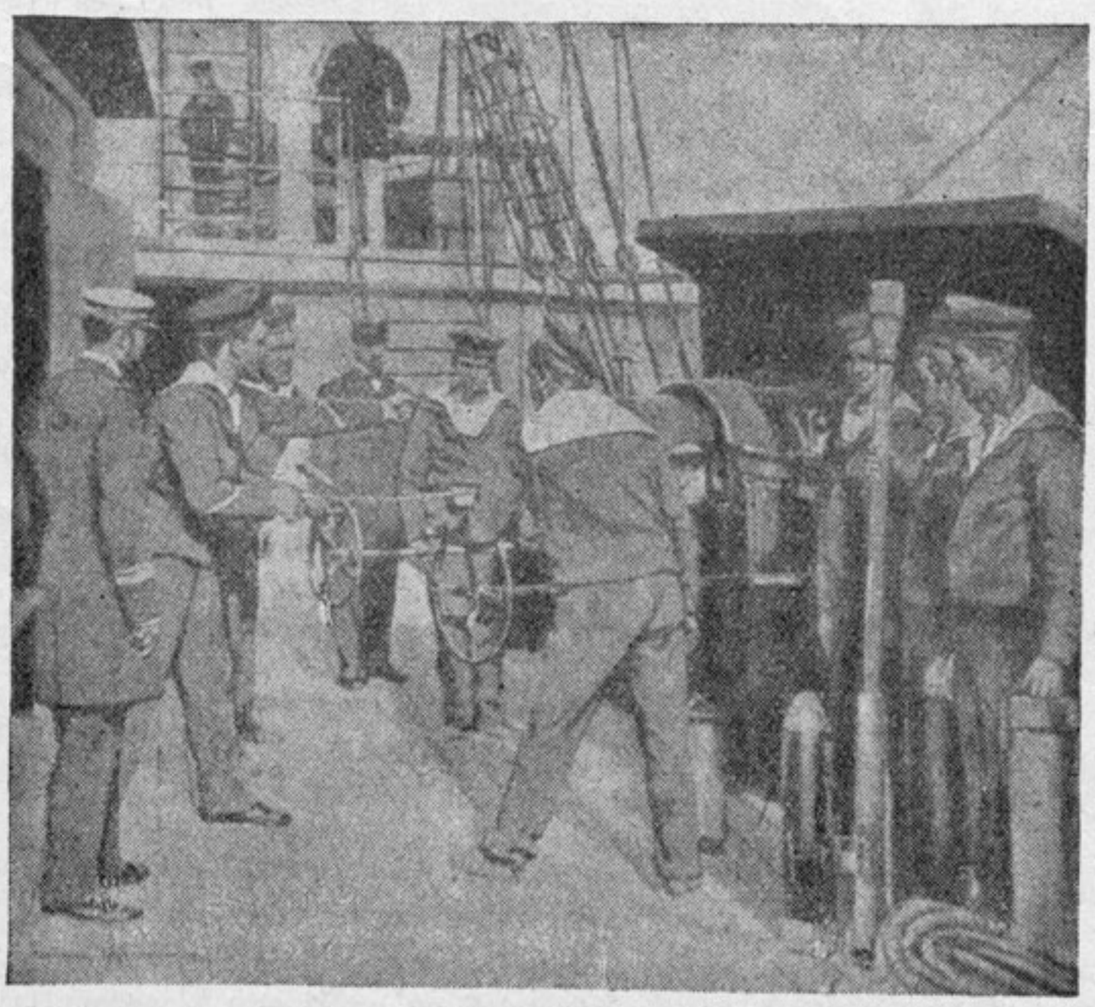
de V. Amiral I. BĂLĂNESCU

Centenarul artileriei române prilejueşte o sinceră bucurie pentru marinarii noştri bătrâni şi tineri, căci sărbătorirea acestei arme de elită este omagiul de recunoşttinţă pe care Marina în mod egal îl datoreşte artileriei, armă de formaţiune mai veche, cu încadrare tehnică solidă, cu metode de instrucţie şi tragere judicios stabilite, la isvoarele cărora s'au pregătit primele noastre elemente conducătoare de artilerie de coastă şi artilerie navală.

Frăţia de arme dintre artilerişti şi marinari datează în mod temeinic din războiul de neatârnare din 1877—1878, când Marele Stat Major a luat hotărîrea să transforme portul Calafat într'un câmp întărit, încredinţând apărarea frontului despre Dunăre, flotilei române în colaborare cu ofiţerii de artilerie.

Marina urma să ia în primire 16 tunuri de 150 mm. şi 12 mortiere de 150 mm. dela armata rusă şi cu aceste guri de foc să armeze mai multe baterii de coastă, Comandantul flotilei, maiorul N. Dumitrescu Maican fu însărcinat cu comanda superioară a acestor baterii.

La începutul lunii Mai 1877, uvrajele bateriilor fiind



Artileria marinei pe crucişetorul „Elisabeta"

Germania este prezentă în conflict şi stă adânc împreună cu noi 1.500 de km. pe Valdai, Don, Volga şi Caucaz. Acestea sunt realităţile.

La 1914—918 strâmtorile au fost închise de Germani, atunci aliaţii Turcilor şi iată-ne blocaţi aci, iar în 1941 Anglia este în tabăra inamică, iar Turcia paznicul strâmtorilor în folosul Rusiei.

Consecinţele se văd acum când sovietele se bucură în Marea Neagră ce s'ar fi putut atenua prin pătrunderea să zicem de vase de război mari italiene din Mediterană, după ocuparea Cretei, insulelor arhipelagului şi Dodecanezului.

Aşa, dar nici-o asistenţă în Marea Neagră. Presupuşii noştri sprijinitori la mii de kilometri care ne recomandă să ţinem pentru ei un avant-post al strâmtorilor cu un concurs iluzoriu din partea lor, în timp ce Rusia stă agresivă în hotarele noastre şi ale Germaniei care la 1914 a blocat Bosforul cu vasele Goeben, Breslau şi alianţa turcă, iar în 1941 Germania şi Italia sunt stăpâne pe Creta şi Dodecanez, adică cu ieşirile din Dardanele.

Este o situaţie de fapt în trecut, în prezent şi va fi şi în viitor.

Din punct de vedere militar, Rusia, imensă putere continentală, ca şi Germania, vor decide de soarta războiului pe uscat.

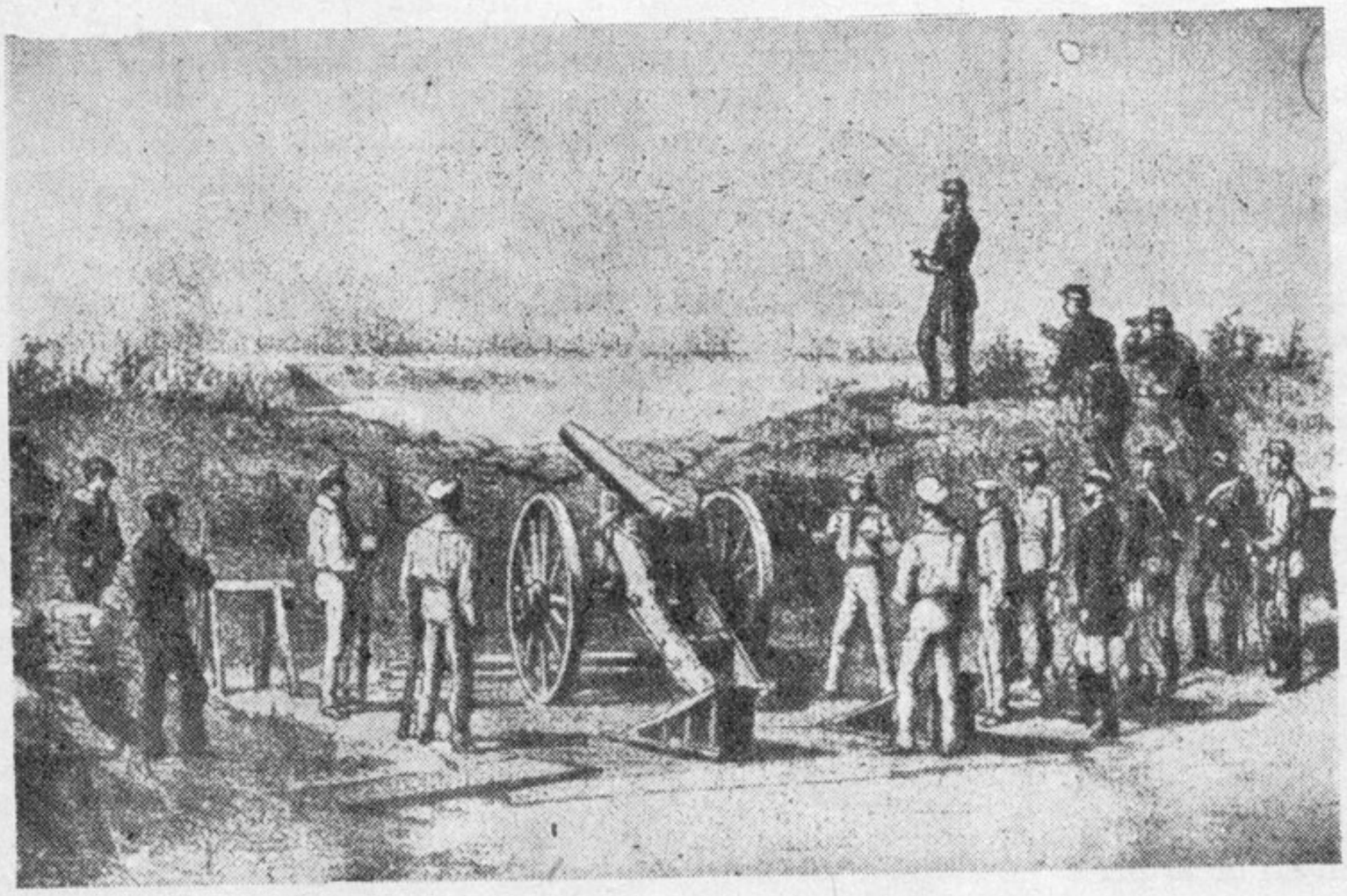
Este oare de imaginat că România singură ar putea sta în faţa formidabilului vrăşmaş dela Răsărit să-i ţină piept neclintită la dreapta şi cu stânga descoperită fără alianţa cu Germania?

Dacă Rusia, prin imposibil cu Germania, ar fi aliată, ce s'ar mai alege de capul nostru? Dar să zicem că Germania păstrează neutralitatea şi încă ne mai rămân doi vrăşmaşi pe lângă cel amarnic, Rusia.

Ar fi mult, prea mult pentru noi.

Concluzia firească este să fim tari pe uscat şi pe apă şi într'un sistem de alianţă politică care urmăreşte ţeluri ce se întâlnesc cu ale noastre şi care ne lasă grije numai într'o parte iar nu în trei. Acesta este infailibil Germania şi aliaţii săi. Preţioasa Finlanda în prima linie şi după ea toţi cei ameninţaţi de nelimitatul pericol rus spre a asigura barajul securităţii Europene. In viitor Marea Neagră cu complimentul său indispensabil Dunărea va fi în viitor un şantier economico-naval, unde se vor scurge produsele din Răsăritul Europei, spre centrul european şi invers. Iar România tare şi liberă trebue să fie prezentă — interes permanent al evoluţiei statului, o lege de existenţă naţională care cere jertfă, muncă şi tradiţie.

General V. ECONOMU



Domnitorul Carol I observând efectul focului bateriei de artlierie marină la Calafat 1877 — 1878.

terminate, serviciul era bine organizat, comandanţii de baterii erau parte din flotilă, parte din artilerie, iar personalul ofiţeresc şi servanţii erau în majoritate din flotilă.

Bateriile armate erau următoarele :

Bateria nr. 1 Carol I pe o înălţime de pe ţărmul Dunării, cu 2 tunuri de 150 mm., comandată de locotenentul State Alexandru din flotilă.

Bateria nr. 2 Elisabeta, pe ţărmul Dunării, cu 5 tunuri de 150 mm. comandată de căpitanul V. Urseanu, iar mai târziu de căpitanul M. Drăghicescu, amândoi din flotilă.

Bateria nr. 3 Mircea, la sud de bateria nr. 2, cu 5 tunuri de 150 mm. comandată pe rând de căpitanii Drăghicescu şi Urseanu. In această baterie era ataşat şi sublocotenentul Mardare N. din flotilă.

La 14 Mai 1877, ora 4 după amiazi, M. Sa Domnul Carol I, inspectează lucrările bateriilor nr. 1, nr. 2 şi nr. 3 şi se opreşte, aşezându-se cu statul său major la bateria Carol I, pe culmea Calafatului. Suveranul ordonă să se înceapă bombardarea cetăţii Vidinului.

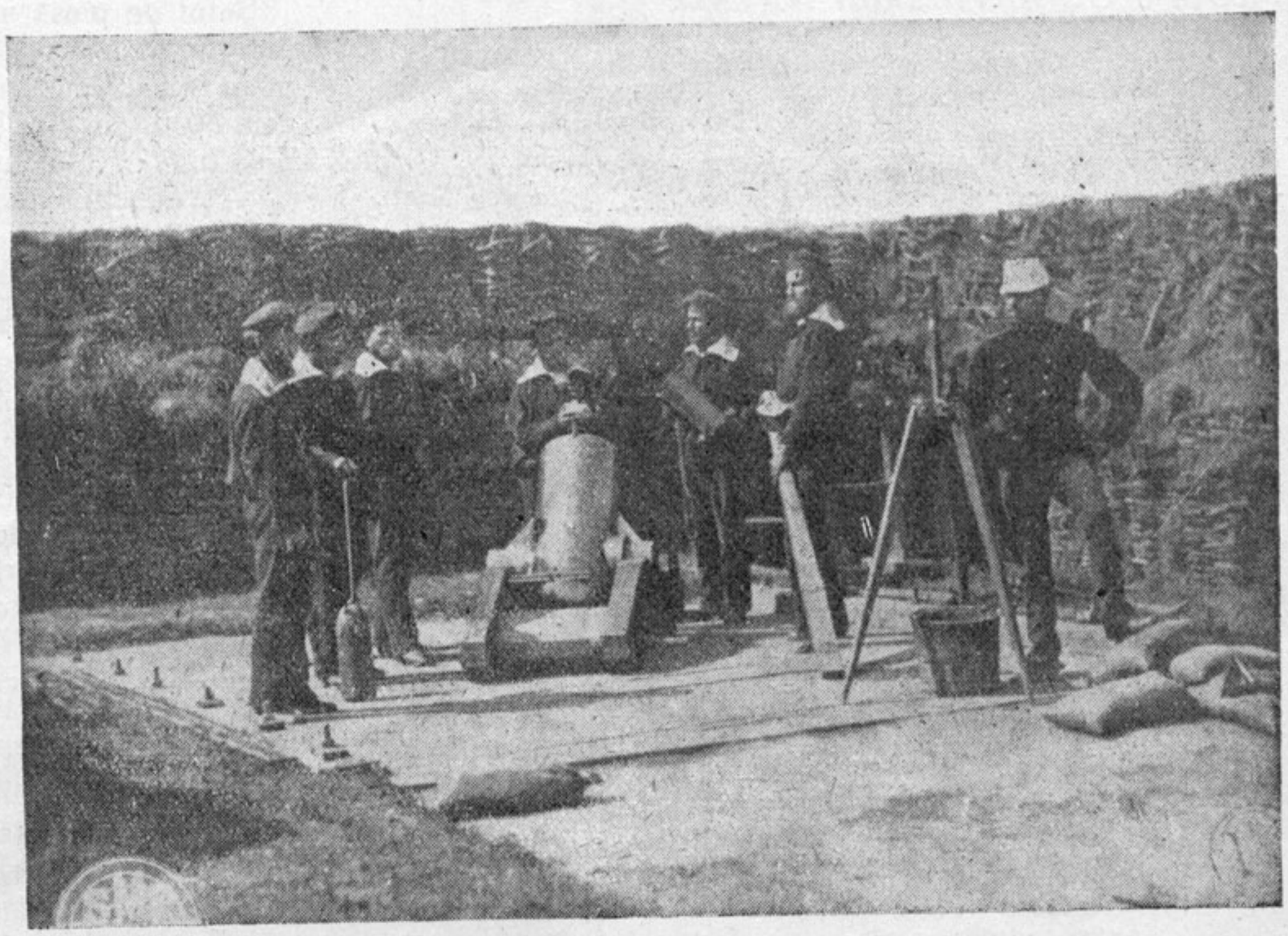
Primul foc fu tras de bateria nr. 1 Carol I. La a doua lovitură toate bateriile române deschiseră focul, iar cetăţuia Vidinului şi forturile apropiate turceşti, ripostau cu înverşunare. Pare că turcii erau informaţi de obiectivul de onoare, unde trebuiau să ţintească. Primul obuz turcesc nimeri în bateria Carol I, la mică distanţă de locul unde se afla Domnul, spărturile se împrăştiară pe deasupra bateriei, „Asta-i muzica ce-mi place", strigă viteazul Suveran, ridicând chipiul şi salutând obuzul inamic. Un puternic şi entuziast „Ura" isbucneşte din toate piepturile ostaşilor tunari. Cinci obuze de mare calibru, loviră bateria Carol I, trei căzură chiar în interiorul bareiei. Bateria avu câţiva morţi şi răniţi.

După 15 Mai, s'au mai terminat lucrările la alte baterii şi anume :

Bateria Independenţa nr. 1 cu 2 tunuri de 150 mm. şi 4 tunuri de 120 mm., comandată de căpitanul Orezeanu din artilerie.

Bateria Independenţa nr. 2 cu 6 mortiere de 150 mm. comandată de locotenent Perticari din artilerie.

De asemenea s'au mai instalat tunurile de 150 mm.,



Baterie de mortiere marină la Calafat 1877 — 1878

120 mm. şi mortierele de 150 mm. în bateriile Renaşterea, Ştefan cel Mare, Cuza şi Basarab, având comandanţi pe căpitanul Năcek din flotila, şi locotenenţii Gaman şi Stoica din artilerie.

Iată cum au luptat în cea mai strânsă colaborare, şi cu nepărmurit devotament către patrie, ofiţerii flotilei cu ofiţerii de artilerie, sub comanda superioară a maiorului N. Dumitrescu Maican, o figură lustră, căreia marina romană îi datoreaza o sincera recunoştinţa pentru munca şi sufletul ce a depus la temelia organizarii sale din trecut.

Dar adevărata operă a artileriei în pregătirea artileristică a tinerilor ofiţeri marinari manuitori de tunuri pe navele de razboi, o aflăm în Şcoala de artilerie, geniu şi marină, unde începând din anul 1890, noui subocotenenţi de marina trebuiau să fie recrutaţi dintr o secţie specială a marinei. Abia în anul 1920 se înfiinţează şcoala navala a ofiţerilor de marină.

Programele de matematici, ştiinţe şi cursuri militare ale acestei şcoli, fiind foarte ample şi riguroase, iar corpul profesoral compus din eminenţi ofiţeri de artilerie şi geniu cu studii în şcoala politecnnică din Paris, toate acestea au contribuit ca promoţiile de ofiţeri de marină să fie apte a îmbrăţişa cu succes cariera marinărească şi să întemeieze cu adevărat un mănunchiu de ofiţeri distinşi pregătiţi în artileria de coastă şi artileria navală.

Noi, foştii elevi pregăttiţi în Şcoala de artilerie, geniu şi marină în anii 1898 şi 1899, ştim cât de mult datorim eminenţilor noştri dascăli şi mari scriitori militari de odinioară, stele de întâia mărime în arma artileriei : maiorii ajunşi în urmă generali Iliescu, Lupescu, Ghenea, Toroceanu, Angelescu şi Rudeanu, căpitanii Burileanu, Negrei şi tot asemenea maiorii Panaitescu Scarlat, Istrate şi Mihail din arma geniului.

Cu prilejul centenarului artileriei, evoc cu recunoştinţă aceste figuri alese, cărora se datoreşte în mare parte îndrumarea spirituală a marinarilor noştri pe căile rodnice ale ştiinţei şi cunoştinţelor militare tehnice, cu care armaţi ei au putut să pătrundă numeroasele probleme tehnice şi tactice pe care le cuprinde, în lungul şir de ani, activitatea ofiţerului de marină pe navele de război.

ROMANUL ARTILESIEI NAVALE

de C-dor A. NEGULESCU

Dă-i primul : dă-i zdravăn :
dă-i mereu !
Percy Scott

Crâncenă a fost lupta dintre tun şi chiurasă în decursul celor o sută de ani ce se împliniră acum, — dar mai crâncenă fu cea dintre tradiţionalism şi evoluţionism, în toată lumea ca şi pe la noi.

Materialul, — tunuri şi muniţii, — era înscăunat la bord încă de pe vremea navelor cu rame, — dar spiritul artileristic pentru folosirea cât mai în vederea scopului, a întârziat să se îmbarce până în preajma trecutului război.

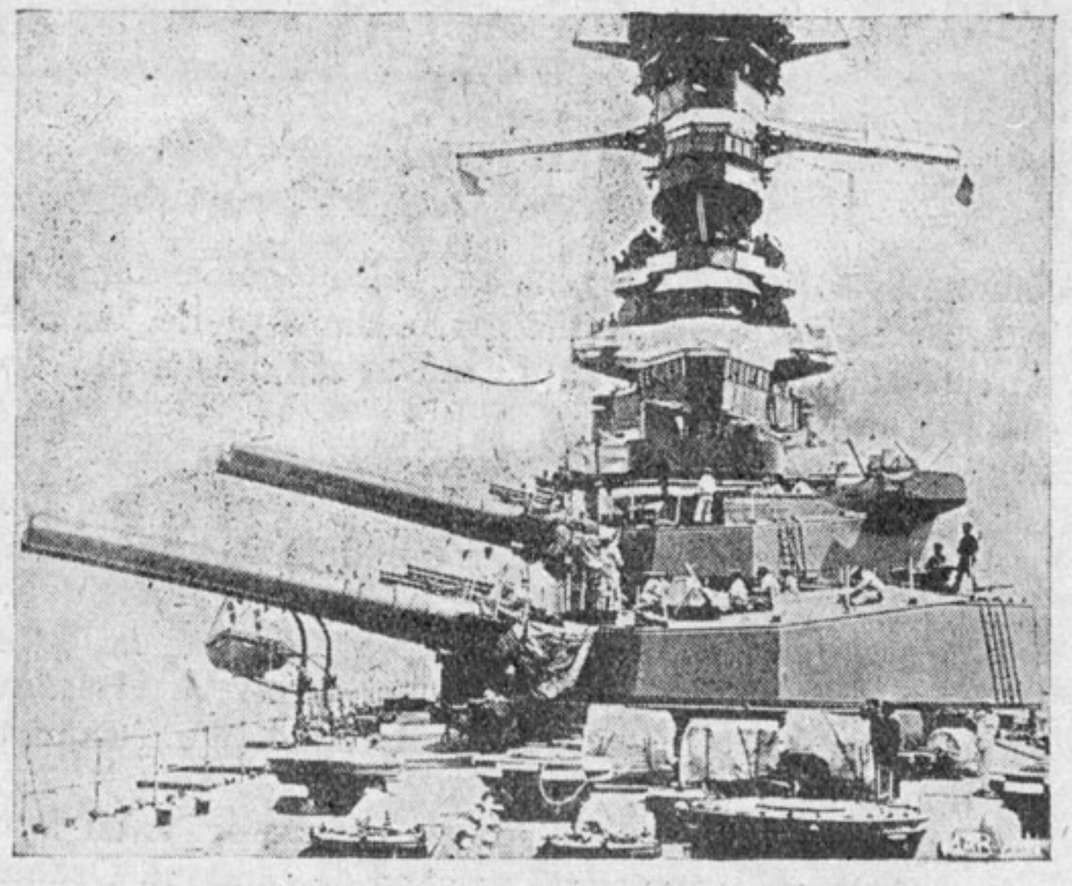
Pe vremea ramelor, cu forţa muschiulară a sclavilor şi a criminalilor ca motor, spiritul militar dela uscat domina şi operaţiunile de pe apă, nava fiind socotită ca o platformă mobilă care prelungea uscatul. Odată cu descătuşarea galerienilor din lanţurile cu care erau legaţi de bancuri şi înhămarea în locul lor a vântului ca motor : odată cu introducerea pânzelor, — prin 1571, — începe şi drama artileriei la bord.

Capriţiozitatea acestui motor, durata din ce în ce mai mare a călătoriilor, mărirea suprafeţii velaturii, manevra navelor izolate sau în escadră, a făcut să se desvolte din ce în ce mai mult ştiinţa, arta marinărească, navigaţia şi evoluţia. O epocă îmbătătoare, poetică, romantică, în care marinarul dispreţuia uscatul cu tot ce era pe el, oameni şi metode.

Tunurile ? Artileria ? Un auxiliar pentru a distruge hamurile, arborada navelor inamicului, ca la momentul oportun tunari şi marinari să sară la abordaj şi să captureze vasul duşman prin luptă corp la corp, cu săbii şi topoare.

Ca ilustrare redăm după marele pictor francez Haffner [1]) la ce se reducea rolul artileriei la bord :

„Tunurile erau de bronz sau fontă ; se încărcau pe la gură ; aprinderea încărcăturii se făcea cu ajutorul unei cordiţe de care se trăgea spre a aprinde amorsa din lumina culatei ; ochirea în direcţie se făcea cu pârghii care deplasu afetul, iar în înălţime cu pene care se băteau sub culată ; iuţeala focului era unul la patru sau cinci minute.



Artileria de pe cuirasatele moderne.
In catarg Fire — directorul.

Şeful de piesă urmărea încărcarea şi ochea, servanţii alergau dela o piesă la alta. In forfoteala aceea doi oameni rămân liniştiţi : maestrul tunar, care supraveghează cele 30 tunuri din bateria sa, şi ofiţerul bateriei care, cu glas tunător bineînţeles, strigă din când în când :

— *„Tăcere ! Sânge rece ! Nu vă grăbiţi !"*

Lupta începe la câteva sute de metri pentru a găuri corpul sau a distruge aborada. Navele se apropie până la aşteptatul abordaj. Atunci tragerea încetează, tunarii se înşirue pe două rânduri la spatele tunurilor şi cu ofiţerul în funte, dau buzna pe punte".

Anul 1843 : maşinile cu aburi încep a fi introduse la bord ca auxiliare ale velelor, în vederea acalmiilor sau a vânturilor contrarii.

Anul 1878 : velele nu au dispărut cu totul, dar de astădată ele sunt ajutătoare. Tunurile se perfecţionează, dar tragerea, mentalitatea rămâne aceeaşi ca pe vremea navelor cu pânze. Ochitorul stă la 1,50 metri la spatele tunului, care se încarcă pe la culată, dar focul se da tot cu cordiţa.

Ochirea se făcea prin două cătări în formă de V, una cu vârful în sus, alta cu el în jos : se trăgea când cătările şi ţinta, aşezate respectiv la 1,50 m., 270 m. şi 1 kilometru de ochitor, erau în linie dreaptă.

---

[1]) Cent ans de marine de guerre.

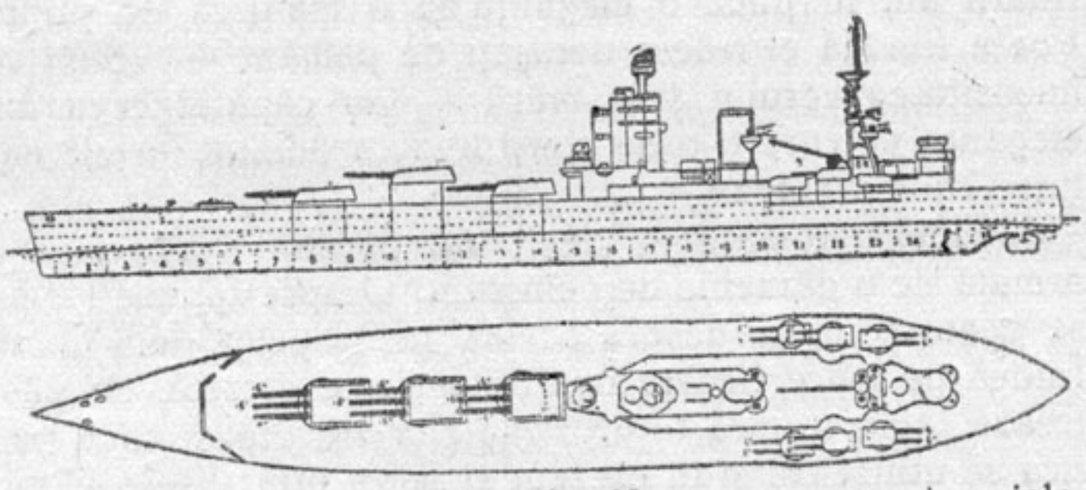
Marinarii trăiau încă sub farmecul navelor cu pânze, erau excelenţi navigatori şi manevrieri, dar artilerişti nu. Ofiţerii de artilerie îmbarcaţi la bord purtau în Franţa uniforma dela uscat, cu o ancoră la chipiu şi erau dispreţuiţi, socotiţi pedanţi, mai ales când aveau şi rău de mare.

Rezultatul acestui dispreţ ? La bombardarea Alexandriei 8 vase de linie au tras peste 3.000 de obuze dar numai zece au atins ţinta, restul căzând în oraşul care trebuia menajat ; noroc că nu toate au făcut explozie ! La Santiago de Cuba deasemenea flota americană nu a reuşit să nemerească ţinta, escadra spaniolă a lui Cervera, care sta pe loc, decât cu 2% din lovituri.

Amirali englezi au încercat să atragă atenţia că rostul unui vas de război este să lovească până la copleşire pe inamic, strategia şi tactica nu însemnează nimic dacă nu poţi lovi sau dacă loveşti prost. Ei au cutezat să introducă pe navele lor metodele dela uscat, — dar s'au izbit de zidul chinezesc al tradiţiei. Percy Scott în 1889 şi Fischer în 1901 au propus generalizarea pe toate navele a metodelor aplicate de ei graţie cărora obţinuseră 80% de lovituri în ţintă ; s'a opus parlamentul, speriat de ideile revoluţionare ale celor doi amirali, profanatori ai tradiţiei şi ai memoriei lui Nelson !

Rezultatul ? Bătaia tunului lungindu-se distanţele s'au mărit, dar metodele rămânând aceleaşi, nu s'a putut dobândi nicio lovitură bună !

Acelaş lucru s'a întâmplat şi în Franţa amiralului Gervais, care era în fruntea aşa zisei „şcoala nouă". Nu a lipsit nici umorul. Cei care încă nu înţelegeau rolul



Aşezarea artileriei de luptă tip „Nelson" : trei turele axiale triple în prova.

calculului probabilităţilor în tragere şi ca atare nici al salvelor şi al regulării tragerii prin „încadrare", ziceau în batjocură : :

— „Noi ne sileam să *atingem* ţinta ; domnişorii de azi se mulţumesc să o *înrameze („l'encadrer")* !

Dar nici revoluţionarii, cu toate trăsnetele ce-i ameninţau, nu s'au dat învinşi: erau şi marinari şi artilerişti. Treptat s'au închinat şi visătorii în faţa realităţii. Armamentul se perfecţiona, bătaia devenea din ce în ce mai lungă, iuţeala de tragere ma irapidă, viteza iniţială şi puterea de pătrundere din ce în ce mai mare, — şi numai metodele de tragere, de folosire să fi rămas aceleaşi ?

Şi aşa pe rând s'au îmbarcat în fine goniometrele şi lunetele de tragere, telemetrele pentru măsurarea distanţelor, observaţia aeriană, automatismul, tragerile în salve, încununate prin conducerea centrală a focului, aşa zisul *„fire-director"*, prin care un singur ofiţer are în mână toată artileria bordului, pe care o conduce automat, astfel ca să împlinească principiul de bază ce duce la victoria navală : :

„Dă-i primul ; dă-i sdravăn ; dă-i mereu".

sau în traducere liberă : „Pocneşte-l primul ; pocneşte-l sdravăn ; pocneşte-l mereu !"

După Franţa şi Anglia, metodele noui cunoscute şi aplicate la uscat, fură adoptate pe rând şi de marina germană, cea japoneză, italiană, americană, rusă. Lupta de la Yalu (1882) între chinezi şi japonezi, cele dela Port-Arthur şi Tsushima (1905) între ruşi şi japonezi dovediră pe teren că victoria este de partea celui care ştie să folosească puterea focului. Victoriile japonezilor şi costisitoare experienţe americane, care au mers până la sacrificarea unor nave de tip mai vechi, au înrâurit nu numai metoda, dar şi construcţia navală, stabilind aşezarea artileriei în turele axiale care permit concentrarea rapidă a focului şi tragerea pe salve din orice bord.

Cel mai modern tip de vas de linie britanic „Nelson" are 9 tunuri de 406 mm. în turele triple, putând trimite la 32 de kilometri proectile grele de o tonă de fiecare piesă, din 30 în 30 secunde !

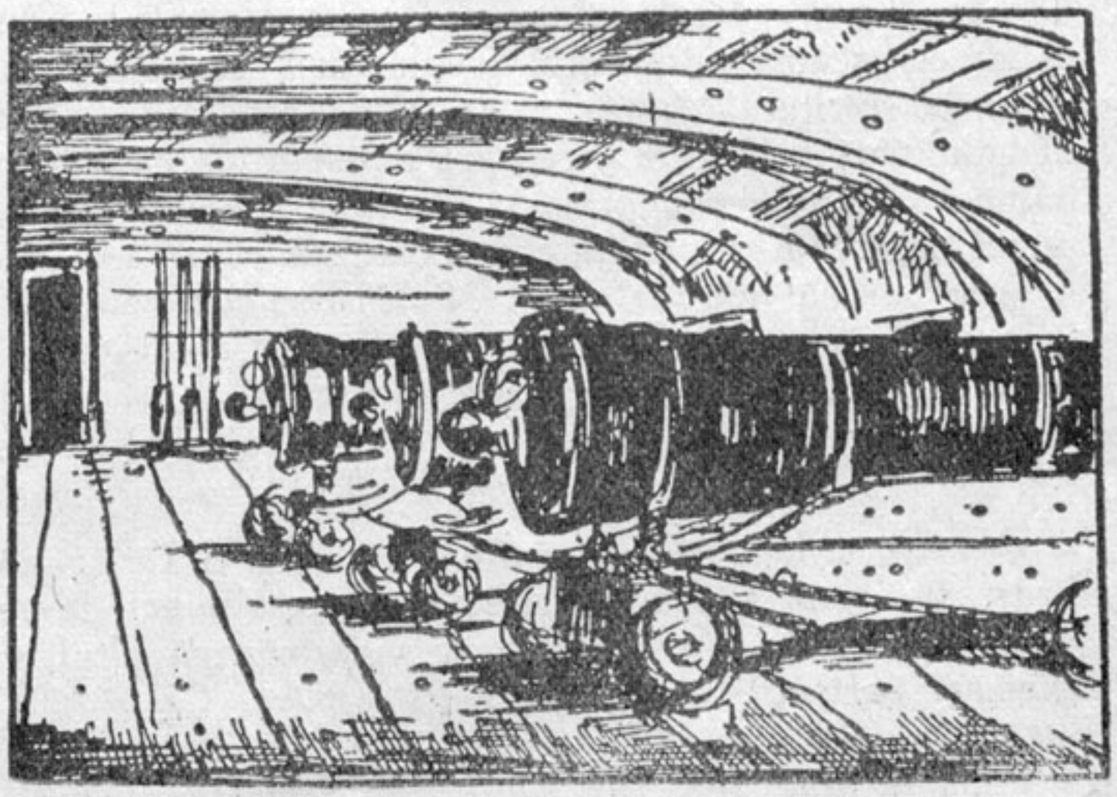
Nava franceză „Normandie" construită după aceleaşi principii, are 12 tunuri de 350 mm. în turele axiale cuadruple.

DAR LA NOI ?

Nici marina noastră nu a fost scutită de asemenea şovăeli, deşi nu am avut chiurasate, ci doar pe vremuri un crucişetor „Elisabeta".

Noi nu am avut propriu zis tradiţie marinărească, dar ctitorii marinii noastre urmând şcoli navale străine, ocolind pământul pe fregate cu pânze, s'au reîntors în ţară şi cu mentalitatea de acolo din acele vremuri de a dispreţui uscatul, de a visa un Trafalgar românesc. Această mentalitate era în contrazicere cu a altora; mai ales a celor care, proveniţi din şcoala de artilerie, geniu şi marină au trăit la un loc cu artileriştii dela uscat în atmosfera creată de profesori şi instructori de valoare ca generalii Coandă, Năsturel, Lahovary, Burileanu, Negrei, Constandache, nu numai că nu au dispreţuit uscatul şi metodele lui balistice, contrariu, au luptat pentru o cât mai strânsă colaborare între forţele de apă şi cele dela uscat. Iar şcoala navală şi şcoala de război la care au fost primiţi şi marinarii după o veche propunere a lui Jean Bart, au cimentat această colaborare dusă până la înfrăţire.

Generalul Herjeu în prefaţa la cartea „Războiul pe Dunăre" a căpitanilor Eugen Botez şi N. Kiriţescu scria: „ofiţerii noştri de marină sunt excelenţi manevrieri şi navigatori, desăvârşiţi marinari, dar le lipsesc spiritul militar". Aceasta la sfârşitul veacului trecut, ca dela începutul celui actual mentalitatea să se schimbe, glasul tunului să trezească şi spre el atenţia marinarilor. Răz-



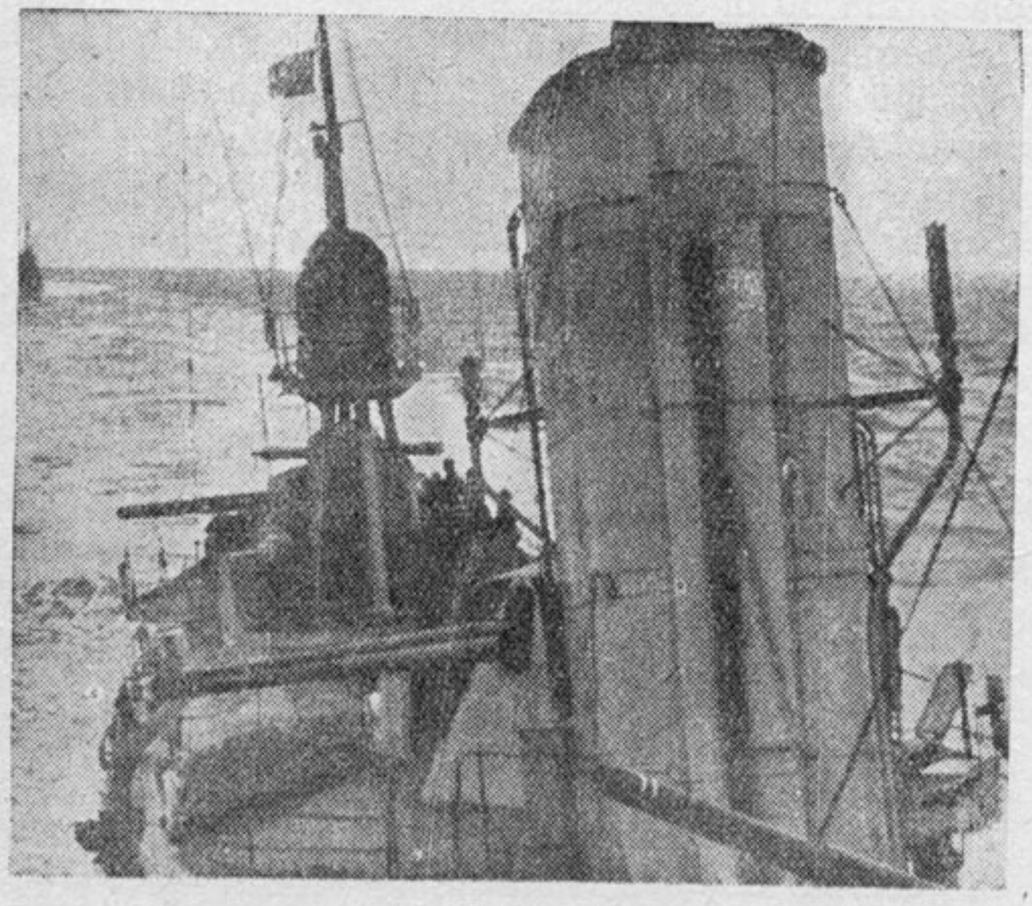
Baterie de pe bordul unei nave cu pânze

Din isprăvile marinarilor noștri

Iarna, pe frontul Mării Negre...

de CONST.-VIRGIL GHEORGHIU
reporter de război S.M.P. pentru Marină

In călătoria pe care o făceam cu trenul spre litoral — străbătând pustietatea albă a Bărăganului — mi-am adus aminte de primele întâlniri pe cari le-am avut, astă vară, cu marinarii. Venisem la ei, după ce însoțisem pe



In misiune

câmpurile de luptă trupele de vânători de munte, de dorobanți, cavaleriști, pionieri, artileriști și după ce activasem și la unitățile de aviație. Peste tot ostașul și ofițerul român — indiferent din ce armă face parte — are o capacitate de luptă și de rezistență care întrec orice închipuire. Cred că e unic în lume. Am întâlnit, după trecerea Nistrului, o unitate de vânători de munte, care rămânând izolată câteva zile, din cauza ploilor și a inundațiilor, a continuat bătălia fără o fărâmă de pâine și fără o cutie de conserve. Când au venit ofițerii germani ca să ne felicite pentru victoriile obținute ei ne-au întrebat, curioși: „Ce ați mâncat timp de cinci zile, caci trenurile de luptă și bucătăriile au rămas în urmă?". Noi am început a rade. Nu am voit să le spunem, dar ei au aflat mai târziu adevărul.

Vânătorii de munte, pentru a nu da nici un pas înapoi, s'au hrănit — cinci zile — continuand lupta cu... grâu! Lanurile de grau nu erau încă secerate. Noi am cules spicele, le-am scuturat, am fiert boabele în gamele și le-am mâncat. Asta a fost hrana de cinci zile: Boabe de grâu fierte și... zeamă de boabe de grâu!... E imposibil să nu câștigi victoria, când ostașii și ofițerii sunt capabili să se bata și să înainteze, lăsand trenurile de luptă în urmă și hrănindu-se cu grâu fiert! Nu știu cum or fi alți soldați, dar ostașii noștri par desprinși direct din baladă și legendă. La unitățile de aviație și la marină am întâlnit aceleași exemple... de eroism supra-omenesc. Oriunde luptă, ostașul român e același. Aviatorii și marinarii au, în plus, o eleganță și o manieră de prinți. Poate fiindcă ei trăesc detașați de pământ — vecini cu imensitatea cerului și a mării — au căpătat ceva din eleganța pe care ți-o dă conștiința că domini forțele naturii, că ești stăpân.

Marinarii români — deși sunt puțini — alcătuesc o armată de o dârzenie de neînfrânt. Despre faptele lor nu se poate scrie ca despre acelea ale trupelor dela uscat, findcă pe mare fiecare operațiune este secretă. Se păstrează taina asupra tuturor luptelor trecute, fiindcă tactica se utilizează și în prezent și se va utiliza și în viitor. Marea este și trebue să rămână mută. Fără a face vreo indiscreție — care ar dăuna luptătorilor noșri depe mare — vom înfățișa în sens de reportaje care va urma, viața de jertfă de bucurii și de victorie de pe navele românești de război și din porturile militare.

Acum — în timp ce trenul despica, negru, câmpia albă a Bărăganului, îmi vin în minte cuvintele cu cari m'au întâmpinat marinarii anul trecut: :„Să fiți foarte atent, când scriți despre noi și să nu greșiți termenii technici... Să nu ziceți niciodată „proră" ci „prova" cu „a". Să nu ziceți „pupă" ci „pupa" (tot cu „a").

Marinarii țin foarte mult ca oamenii „dela uscat" să nu le pocească numirile marinărești:

— Pe Miulescu sunt supărați toți marinarii fiindcă a scris într'o poezie: „Cânta un matelot la proră"... în loc să scrie „Cânta un matelot la prova"...

Sunt hotărît să le respect și acum micile vanități. Totuși, sunt sigur că voiu greși. Tipograful scrie, cu dela sine putere aproape totdeauna: „proră" cu „ă" în loc de „prova". O, dacă am avea măcar un tipograf care a făcut armata la marină, nu s'ar mai întâmpla aceste erori cari fac atâta sânge rău marinarilor!...

boiul trecut și mai ales actualul, au dovedit aceasta cu prisosință. Marinarii ca și aviatorii nu sunt numai navigatori, în luptă cu elementele naturii, ci și războinici, tunari, și torpilori.

Un exemplu tipic a fost întrebuințarea monitoarelor noastre. Visătorii vedeau în ele escadra de chiurasate de Dunăre și o pregăteau pentru o visată întâlnire à la Tsushima cu escadra adversară. Școala românească crescută și ea în spiritul „Mircea", dar trăind realitățile, vedea în monitoare o baterie grea care putea trage cu caii înhămați, putându-se deplasa și continua tragerea din alt punct de îndată ce poziția era periclitată.

A trebuit să vină războiul celălalt ca să confirme acest lucru definitivat astăzi că din 8 supoziții de folosire a monitoarelor, 7 sunt în legătură cu uscatul și armata de uscat și numai una de „vas contra vas" ca la mare.

*

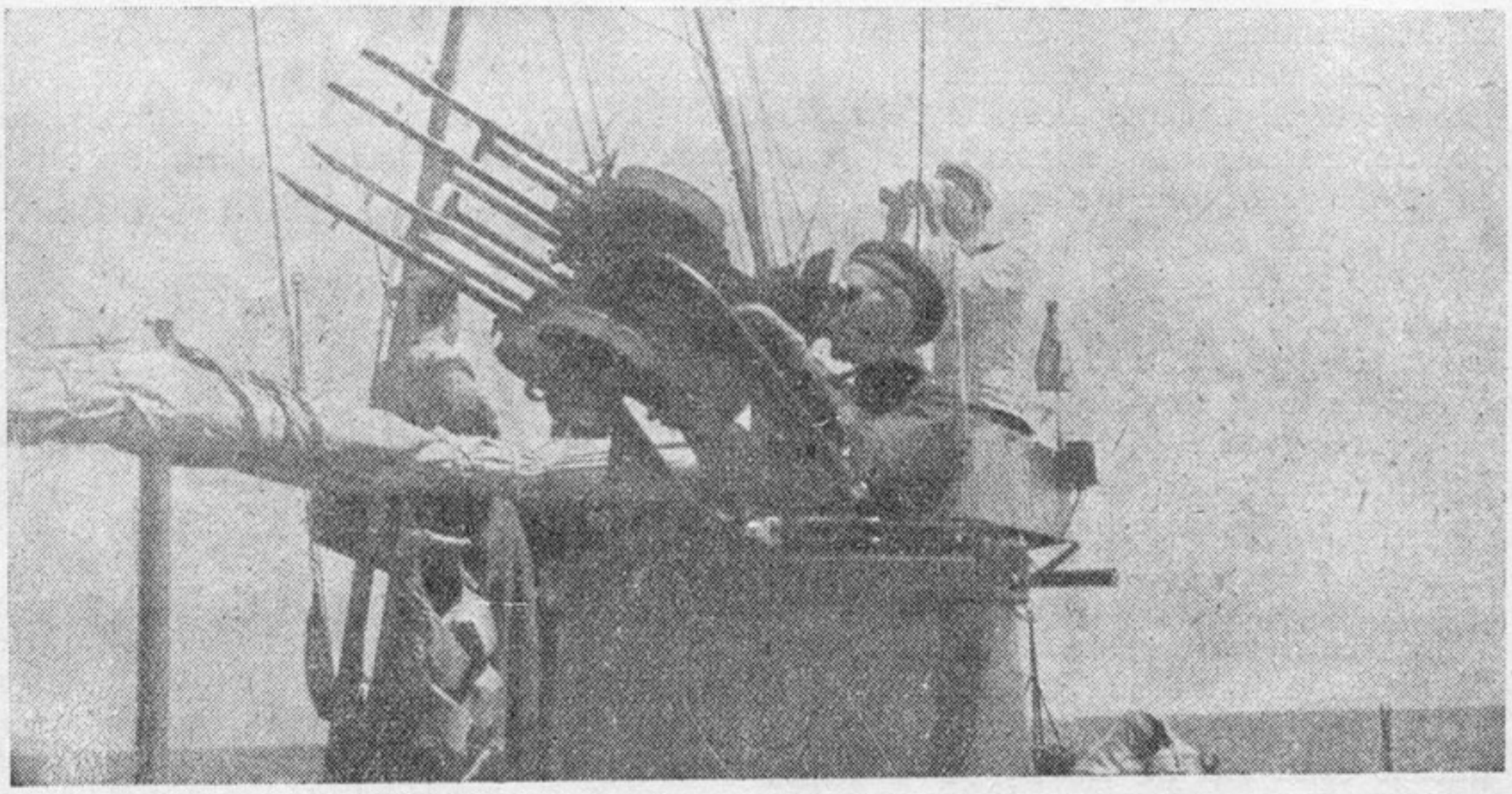
Dar așa se face istoria: din ciocniri de idei. Orice realizare și-a avut romanul ei. Azi din acest punct de vedere al artileriei s'a încheiat, ca să înceapă altul, cu aceleași peripeții, aci tragice, aci comice. Ca și viața insăși: o tragi-comedie!

Până la urmă însă, tot simțul realității triumfează.

Comandor A. Negulescu

Aci șezu și plânse, poetul Ovidiu

In port suflă un vânt care îți taie obrajii, ca niște lame reci. Marea e cenușie, ca o cască de război. Și valurile



Atenţie! Avioane inamice.

sunt nervoase, cenuşii, înfricoşătoare. Până şi spuma valurilor — care astăvară era curată ca edelweis-ul şi ca fila de scris — acum apare tot cenuşie. Cerul e şi el mohorât şi cetos, deasupra portului deasupra vapoarelor şi a mării. Peste oraş sunt coborâte draperiile cernite, dense, de ceaţă.

Pare că cerul s'a pogorît atât de jos încât, se amestecă pe mare cu valurile cenuşii ca şi el.

Cum poate marea şi cerul să-şi schimbe culorile atât de violet ? Oare valurile care lovesc, înfuriate digul, sunt aceleaşi valuri care erau astăvară albastre, curate, ca cerneala ?

Şi cerul acesta de cenuşă, oare e acelaşi cer înalt şi pur, văzut altă dată depe plajă ?

Nu ştiu. Dar vuetul mării, vuetul vântului, ceaţa şi cenuşiul care învestmântează tot litoralul dându-i un aspect de doliu, mă înfioară.

De abia acum îmi dau seama de ce a suferit atât de mult Ovidiu, în exil. pe acest litoral. Totul îţi dă impresia de dezolare. Şi, măcar dacă nu ar fi urletul mării deslănţuite !...

— Te sperie vântul ? mă întreabă un marinar. Aici, la uscat vântul nu are nici o putere... Să vedeţi în larg furtună şi vijelie !... Te taie la oase !

Am tăcut.

Iarna, războiul pe mare este incomparabil mai greu decât în celelalte anotimpuri. Mai ales pe această mare sălbatecă, pe Marea Neagră.

Marinarii nu au luptat numai cu inamicul ci şi cu furia mării. Deaceea orce victorie a lor este dublă. In acest anotimp au de luptat de trei ori : cu marea, cu inamicul şi cu iarna !...

Sunt hotărît să însoţesc în misiune câteva nave de război. Până atunci fac o vizită marinarilor care apără coasta pustie a Mării Negre. Pornesc pe litoralul bântuit de furtună, bântuit de viscole cumplite, pentru a vedea pe îngerii păzitori ai Patriei de la graniţa de apă.

Căci sentinelele acestea care apără hotarele de apă ale Ţării, sunt adevăraţi îngeri păzitori !... Viaţa lor cere jertfă, răbdare şi o voinţă mai tare decât piatra digurilor Căci nu este uşor să stai zi de zi în pustietatea de piatră de zăpadă şi de ghiaţă, între pământ şi apă tovarăş doar cu urletul mării şi al viforniţei. Şi totuşi marinarii apărători ai coastei — aceşti îngeri în uniforme bleumarin — stau lângă tunuri zi şi noapte, la cel mai îndepărtat colt de piatră al ţării : pe litoral.

Ingerii păzitori ai Patriei

La uscat, o luptă începe, după pregătiri de artilerie, după atacurile din văzduh, ale aviaţiei inamice. Pe mare însă orice bătălie este o surpriză. Te trezeşti cu vrăjmaşul în faţa ta, atunci când te aştepţi mai puţin ca să apară.

Mă gândeam la toate acestea, călătorind pe litoralul Mării Negre, spre Sud. Dela Nord bătea un vânt, care tăia obrajii ca nişte lame reci. Zăpada care acoperea întregul litoral, albă cum e coala de scris, era ridicată de vânt în trâmbe uriaşe, înalte parcă până la cer.

Viscolul îţi dădea impresia că întregul litoral e cuprins

Atenţie !" Submarin inamic.

de un incendiu straniu şi că arde în flăcări albe de zăpadă. Căci rafalele de vant încărcate cu zăpadă păreau într adevăr nişte văpăi albe. La câţiva metri în stânga noastră, marea se lua la întrecere în deslănţuirea furiei, cu vântul dela Nord. Pe apă valurile se înălţau cât casele şi spuma lor părea mai albă decât zăpada litoralului, când se spărgeau de stâncile ţărmului.

Dar, ce îţi dădea o impresie de o uriaşă dramă, de deslănţuire tragică, erau ureletele mării şi urletele viforniţei depe uscat care se luau parcă la întrecere.

Am trecut de Agigea, care era aproape în întregime înghiţită de zăpadă, de viscol şi de flăcările uriaşe ale ninsorii răvăşite de vânt.

Eforia pare o localitate părăsită de foarte mulţi ani. Parcă nu este nici o fiinţă vie aici.

Carmen Sylva pare un cătun oarecare.

Trecem mai spre Sud, tot mai spre Sud. Pretutindeni întâlnim pe ţărm, ostaşi cari fac de veghe. Intâlnim sentinelele când nici nu te aştepţi, la distanţe foarte mici îţi apar înaintea ochilor ţevile tunurilor de coastă, perfect camuflate sub zăpadă.

Nenumărate ţevi uriaşe de tunuri stau îndreptate spre mare gata să deschidă foc. Gurile ţevilor dela tunuri par nişte ochi de oţel care scrutează pustietatea de apă a mării, fără să se închidă vreodată. Aceşti ochi de oţel veghează ziua şi noaptea dela începutul războiului. Tunurile acestea aparţin bateriilor de coastă.

Lângă fiecare se află un grup de marinari. Ofiţeri şi ostaşi stau laolaltă, împărţind singurătatea şi încordarea veghei. Căci ziua şi noaptea se veghează. — Atât.

Oamenii făcând cu schimbul, privesc marea.

Complet detaşaţi de viaţa oraşelor şi-a satelor, vecini cu imensitatea lichidă şi cu pustiul stepei, aceste sentinele stau în permanenţă lângă tunurile lor, lângă armele lor.

Tot timpul, oamenii aceştia, care acum ne ies în întâmpinare, pe potecile albe, ca nişte îngeri apărători ai patriei, îmbrăcaţi în uniformele albastre cari apar şi mai albastre pe albul zăpezii, s'au obişnuit cu urletul mării şi al vântului. Căci vântul bate aici, fără contenire, aproape tot anul.

Sunt doar câteva luni de vară, în care timp stâncile litoralului se înfierbântă, cerul şi marea devin clare şi albastre, apoi ţărmul este din nou bântuit de furtuni.

Nicăeri cred că nu există nopţi mai lungi decât aici pe litoral. In trei anotimpuri vântul bate ca'n pustietăţi. E un vânt sălbatec şi aspru. Un vânt care te ameţeşte şi care-ţi sfâşie nervii şi-ţi îngheaţă sângele. Locuitorii din alte părţi nu cunosc acest vânt.

Apa aici, e amestecată cu piatră şi cu var. E o apă amăruie şi niţel sălcie al gust. Celor ce vin pentru prima oară aci, după câtvea ore li se face un dor fierbinte de oraşe şi de sate.

Cum de pot rezista cu atâta calm ? — mă întreb privindu-i cum se mişcă în jurul bordeelor albe îmbrăcaţi în mantăile albastre. Explicaţia nu întârzie să vină. Ei sunt conştienţi de marea misiune pe care o au.

Ei sunt îngeri păzitori ai patriei, sunt sentinelele cari veghează pe cel mai îndepărtat colţ de pământ al ţării. Le dă puterea de rezistenţă cu care înfrâng dezolarea pustietăţii şi izolarea.

Niciodată nu am înţeles mai clar, mai fierbinte, mai adânc, noţiunea de sentinelă decât lângă aceşti ostaşi tineri cari luptă cu oboseala vegherii, cu singurătatea, cu frigul, cu vântul şi cu cele mai aspre condiţii de viaţă, aci lângă hotarul de apă al României. Pieptul mi se umple de o admiraţei fără de margini pentru ei. Modestia lor este atât de mare cum le este numai forţa cu care rezistă şi veghează ziua şi noaptea lângă tunurile lor de coastă. Am impresia că trupurile şi sufletele acestor sentinele sunt tot atât de tari ca şi oţelul tunurlior şi piatra stâncilor, alături de cari trăesc.

O, cum aş vrea să-i îmbrăţişez cu toate gândurile, cu toate slovele acestui reportaj pe cei care stau de veghe la hotarul dintre pământ şi apă al României, pe toţi aceşti marinari, bravi îngeri păzitori ai patriei.

Intr'o misiune de convoi pe Marea Neagră

CRISTIAN TEODORESCU

Lupta pe Marea Neagră, a marinarului român contra bolşevismului, se desfăşoară dârză, dar tăinuită.

Dacă ostaşii au satisfacţia de a vedea cum se destramă orgoliul şi mândria blestemată a soldaţilor lui **Satan,** atunci când spada lor face dreptate, marinarul nu are această mulţumire, căci el luptă cu un duşman, care îl pândeşte necontenit, căutând să-i speculeze eventualele greşeli spre a-l lovi pe nevăzute.

Dar mândrul şi voinicul nostru marinar nu greşeşte, deaceia atacurile bolşevicilor nu au sorţi de isbândă, iar misiunile Marinei Regale Române se execută cu precizie şi deplin succes.

In misiune de convoiu

De câteva ore eram gata de plecare. Misiunea noastră era de a escorta câteva vase comerciale care se îndreptau către un port al Mării Negre unde duceam importante provizii vitejilor noştri soldaţi şi aliaţi.

Afară timpul nu se anunţa prea frumos. Din când în când câte o răbufneală ce aduce fulguiri şi curând crivăţul începu să sufle cu toată nădejdea.

Pe vaporul nostru, îmbrăcaţi cu mantăi blănite, şi cisme groase în picioare şi ţurcane în cap, marinarii de serviciu, stau treji la datorie. La ora fixată ancora a fost ridicată şi vasul a pornit.

In largul portului, ne aşteptau vase de comerţ şi alte distrugătoare, torpiloare canoniere, rapidele torpiloare de buzunar.

Marea fierbea, valurile uriaşe izbeau bordul navelor, care înaintau din răsputeri, spărgând cu prova talazurile ce se ridicau până la înălţimea puntei de comandă.

Comandantul, secundul, ofiţerul cu navigaţia, cel cu transmisiunile, directorul tragerilor de artilerie, şeful mecanic, sunt numai ochi la posturile lor. Cea mai mică neatenţie ar putea să ne fie fatală.

Marinarii de veghe, cercetau necontenit suprafaţa răscolită a mării spre a vedea siajuri sau periscoape. Tunarii şi mitraliorii, aşteptau în timp ce torpilorii şi aruncătorii de grenade erau gata pentru orice eventualitate. Timonierul alergător de cart, cu cafea caldă şi întăritoare, umple bidoanele, pentru a ne desmorţi de grozava viforniţă care bătea să întunece văzduhul.

Alarma submarină

„Dulău", câinele bordului, o sbugheşte dintr'o dată fără motiv din cabina comandantului şi traversând puntea se opreşte la pupa, unde bucătarul îl invită la căldură.

Dulău, îndărătnic, se codeşte şi latră nemulţumit adulmecând aerul cu botul său lăţos. Se îndreaptă apoi către marinarul de veghe care fără să-şi ia ochii de pe mare îi vorbeşte distrat mângâindu-l cu o mână în timp ce scruta zarea cu binoclul.

Dulău vrea să mai spună ceva, dar rămâne contrariat, căci tovarăşul său mai are timp de joacă.

Marinarul zărise lămurit la 800 m. travers în babord, un periscop cum se apropia de una din navele noastre de comerţ.

Da, da, ochii săi nu se înşelau. Fără a sta pe gânduri, dădu alarma, indicând superiorului său locul unde periscopul se mai vedea încă.

Semnalele au intrat în funcţiune, vasele sunt anunţate şi toate vapoarele încep să zigzagheze. Două torpile porniseră din submarinul inamic, căutau vasele vasele din convoi.

Cu toată viteza, distrugătorul nostru se îndreaptă în spre locul de unde pornise torpilele şi în câteva clipe, bombele de adâncime lansate de marinarii grenadieri, ridicau cu explozii imense, jerbele a 10—15 formidabile gheizere de fum, nomol şi apă uleioasă.

A fost distrus sau nu? Nu interesează deocamdată, căci trebue să ne continuăm misiunea. Numai ofiţerul cu navigaţia însemnează pe hartă locul, ora şi numărul grenadelor lansate, pentru ca să raporteze Comandamentului, care va verifica ulterior dacă inamicul a fost lovit şi distrus.

O vedetă rapidă, lansează şi ea într'un sector alăturat o serie de grenade antisubmarine.

Apoi nimic. Doar viscolul printre parâmurile şi cablurile vaporului.

Vasele îşi continuă drumul şi în curând ajungem în portul de destinaţie, unde după o zi de odihnă şi punere la punct a motoarelor ne întoarcem la bază, cu bucuria misiunei îndeplinite în cele mai bune condiţiuni.

Un torpilor românesc atacat. de 2 distrugătoare ruseşti.

CRISTIAN TEODORESCU
Reporter de răsboiu S. M. P.
pentru Marina

De curând Marina Regală Română a înscris în cartea de aur a faptelor sale de război, încă un capitol de glorie şi vitejie.

Un torpilor românesc aflat în misiune de escortă şi apărare a unui convoi de vase de transport, a înfruntat cu o vitejească comportare 2 distrugătoare ruseşti.

Fapta de arme a echipajului torpilorului nostru, dela comandant până la ultimul marinar, nu a fost numai eroică, ci şi glorioasă, căci deşi distrugătoarele bolşevice îi erau superioare ca putere de foc, tonaj şi viteză, mândra navă românească a reuşit totuşi să pună inamicul pe fugă fără a fi suferit vreo pierdere sau să fi avut vreo stricăciune cu toate că cele 2 vase inamice au tras tunuri mai multe şi de calibre mai mari.

David şi Goliat

In adevăr identificate cele două distrugătoare ruseşti erau de tipul Grosny având 1700 tone, fugind cu 37 noduri viteză pe oră şi trăgând cu câte 4 tunuri de 13 mm. trei tunuri de 37 mm. în plus mai fiind înzestrate cu şase tuburi lans-torpile; faţă de micul nostru torpilor cu mult mai puţine tunuri şi de calibru mult mai mic.

Căutând să comparăm inegalitatea luptei dintre distrugătoarele ruseşti şi torpilorul nostru cea mai bună comparaţie nu o putem găsi decât în luptă biblică dintre David şi Goliat.

In misiune de convoi

Acum câteva zile nava Majestăţii Sale, torpilorul, se afla în misiune de escortă şi supraveghere a unor nave de comerţ care navigau în Marea Neagră.

Din escortă mai făceau parte şi câteva şalupe germane vânătoare de submarine.

Pe la ora 8 dimineaţa în timp ce se dăduse alarmă submarină şi toate navele erau atente la periscoape sau siaje de torpile, s'a observat o salvă de tun ce explodase între vasele din convoi şi mal.

Inamicul însă nu se putea zări căci probabil salva venită de sub orizont dela navele inamice, acestea erau proectate în bătaia soarelui şi nu se putea vedea.

Deşi marinarii de veghe scrutau orizontul nimic nu se arăta în vedere şi nici o altă lovitură de tun nu s'a mai produs. Dela ora 10.30 în prova vasului nostru din direcţia Nord şi-au făcut apariţia două distrugătoare care se apropiau în linie de front.

La somaţiunea de recunoaştere, navele care apăruseră au răspuns cu o lovitură de tun de unde s'a dedus că sunt nave bolşevice.

Distanţa până la inamic era de cca 12 km. Vântul de forţă 2-3 bătea din direcţiunea sud-est iar vizibilitatea era bună. Marea puţin agitată forma valuri mici care se spărgeau.

Tunurile româneşti deschid focul

Imediat torpilorul nostru fără a se intimida şi cu un calm desăvârşit începe să tragă cu toate bateriile, încadrând perfect cele două distrugătoare.

La ordinul Comandantului vasele de comerţ au început să navigheze în zigzag, în timp ce torpilorul românesc a dat drumul aparatului fumigen acoperind convoiul pentru protecţia lui cu o ceaţă artificială.

In acest timp inamicul trăgând şi el cu toate tunurile asupra navelor româneşti a trimis o salvă întreagă asupra torpilorului.

După aceia, distrugătoarele ruseşti şi-au îndreptat focul asupra unui vas din convoi, crezând că torpilorul românesc fiindu-i inferior ca putere de foc nu le va putea atinge.

Comandantul Torpilorului spre a degaja nava de comerţ de focul inamic; porneşte cu toată viteza asupra distrugătoarelor ruseşti trăgând cu bateriile sale un foc viu şi bine susţinut.

Acţiunea sa a intimidat pe inamic care deşi trăgea acum cu toate tunurile asupra torpilorului nostru, la ora 13 şi un sfert navele sovietice disperate au întors şi au început să gonească fugind de focul tunurilor româneşti şi părăsind locul de bătae.

Lupta fiind terminată, Comandantul Torpilorului îşi adună din nou convoiul şi cu o veghe foarte atentă că se dăduse din nou alarmă submarină ajunge fără nici o pierdere de oameni, nave sau materiale în portul de destinaţie.

Sângele rece arătat de ofiţerii, ajutaţi de întregul echipaj al torpilorului care cu hotărîre şi neînfricat curaj, au atacat deşi ştiau că inamicul le era superior numeric şi ca forţă a focului, au scris încă o pagină de glorie în istoria neamului Românesc şi a bravei noastre Marine de Război.

Rezistenţa *la* înaintarea navelor

de
Ing. VLADIMIR V. MENDL

După introducerea propulziunii mecanice la vase problema rezistenţei la înaintare a acestora a căpătat o importanţă sporită prin faptul că este hotărîtoare pentru puterea aparatului motor.

Pe de o parte, din cauza legei lui Archimede, orice creştere a greutăţii, adică a puterei aparatului motor este condiţionată de sacrificii cu privire la una din celelalte componente ale deplasamettului. Pe de altă parte puterea sporită a maşinii este legată de o consumaţie de combustibil corespunzător mai mare şi echivalează pentru armator cu o cheltuială suplimentară şi supărătoare pe toată durata vieţei utile a vasului.

In timpurile navigaţiei cu vele architectura navală lua forma puţin ştiinţifică. Arta constructivă era subiectul unei tradiţii din tată în fiu. Se lucra cu metoda coeficienţilor, o metodţă foarte mult îndrăgită de mulţi, însă tot atât de periculoasă dacă este generalizată, mai ales în construcţiile navale.

Acelaş sistem a fost perpetuat în primele timpuri ale navigaţiei cu aburi.

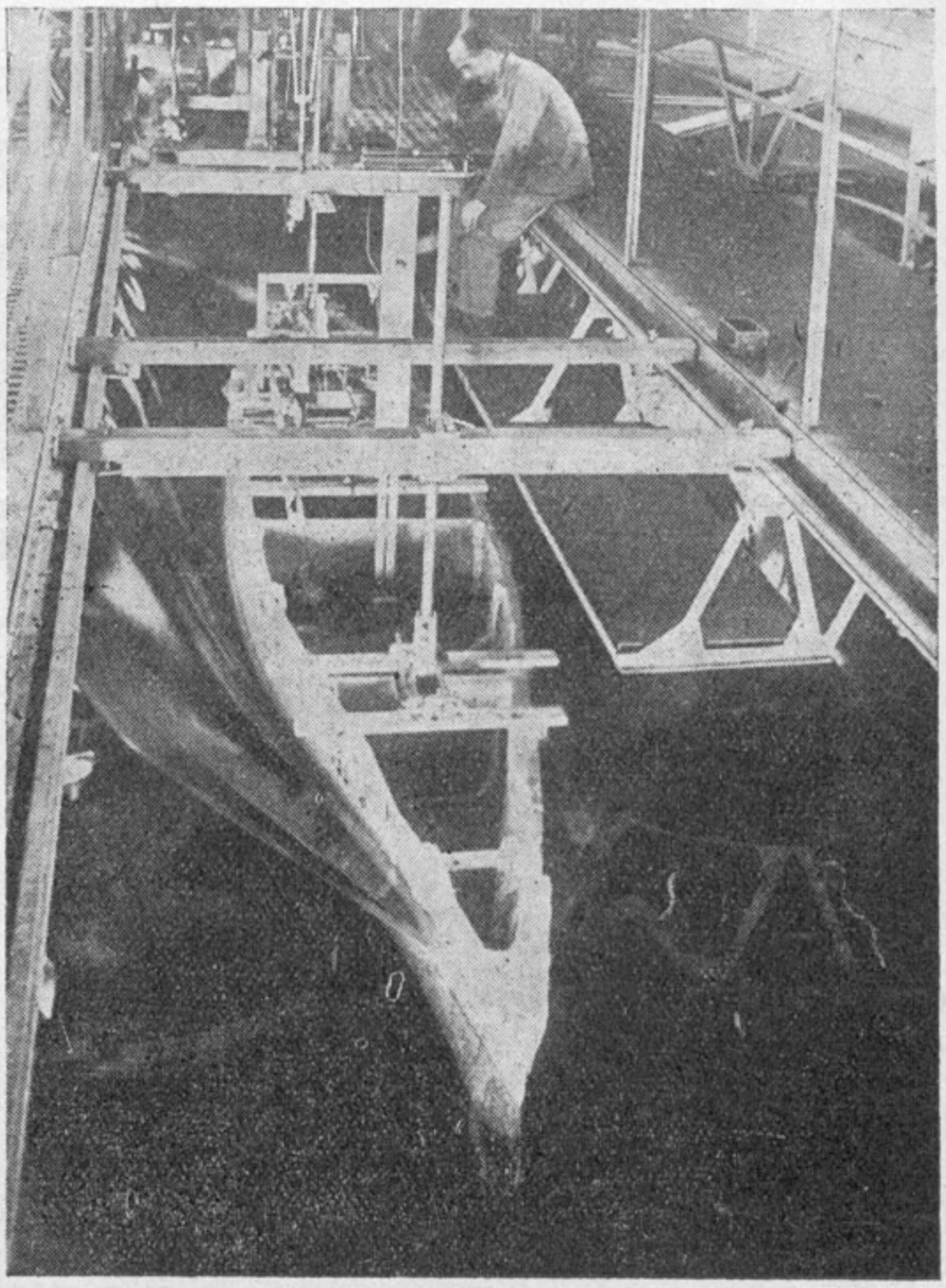
Pe lângă multe alte formule pentru aflarea puterei aparatului motor există în deosebi două care mai sunt aplicate şi azi pentru scopurile unei prime aproximaţii. în aşa zisa formulă a Amiralităţii

$$CPi = \frac{D^{2/3}\ V^3}{Ca}$$

şi formula numită franceză

$$CPi = \frac{SM\ V^3}{Cf}$$

In ambele formule este
CPi = Puterea maşinilor în cai putere indicaţi
D = Deplasamentul, adică greutatea vasului în tone metrice (a 1000 kg.).



Carul pentru încercări de remorcare cu modele

V = Viteza vasului în noduri
(N.B. Un nod este egal cu viteza de o milă marină (1852 m.) pe ceas).
SM = Suprafaţa secţiunii maestre în metri pătraţi adică suprafaţa sub linia de plutire a secţiunei transversale celei mai mari.
Ca şi Cf = Coeficienţi convenţionali.

Aplicarea ambelor formule dă rezultate satisfăcătoare, însă numai în cazul similarităţii absolute a două vase comparate între ele.

Aceasta se datoreşte faptului că rezultatul obţinut ne dă de-adreptul puterea indicată a maşinilor. Aceasta implică înglobarea în formulă, mai bine zis în coeficientul convenţional, a multor influenţe străine de rezistenţă la înaintare propriu zisă, de pildă a randamentului mecanic al aparatului motor, randamentului elicei şi altora.

In consecinţă coeficientul convenţional variază dela caz la caz şi urmează a fi ales cu multă judiciozitate. Aşa zisul coeficient al Amiralităţii (Ca) poate varia între 80—3000, adică dela simplu la aproape de patru ori atât. Iar la coeficientul francez (Cf) gama este şi mai mare, dela 10—65.

Reiese de aici că nici una din ambele formule nu poate fi aplicată fără mare băgare de seamă, aplicarea fiind cu totul individuală şi în funcţie de multe elemente.

Nesiguranţa în aprecierea puterei maşinilor a avut drept rezultat ca şantierele navale să fie foarte precaute. Ele aleg puterea maşinilor pentru un proiect mai de grabă puţin mai mare pentru a fi siguri că vasele vor satisface condiţiunile contractului privitoare la viteză.

Rezultatul este că nu există nici un vas care să nu întreacă viteza contractuală cu ocazia curselor de încercare.

Ca urmare armatorul este foarte satisfăcut că-i s'a livrat un vas mai rapid că acela pe care l-a cerut. Iar şantierul îşi face o reclamă nemeritată. Poate că este un rezultat îmbucurător însă foarte puţin de dorit din punctul de vedere economic.

De aceea este firesc că încă din timpurile vechi cercetătorii s'au străduit să arunce lumină asupra subiectului foarte complex al rezistenţei la înaintare a vaselor.

La început cercetările de care vorbim au fost concentrate asupra rezistenţei la frecare.

Incă în 1794—98 colonelul englez *Beaufoy* a condus experimente în această direcţie după ce diferiţi savanţi francezi ca *Bossut, Condorcet, D'Alembert, Romme* şi alţi în cursul secolului al XVIII-a au cercetat rezistenţa la înaintare a corpurilor solide într'un lichîd. *Joëssel* şi *Bourgois* în Franţa iar în Anglia Lord *Rayleigh, Rankine* şi *Scott Russel* merită şi ei să fie menţionaţi în legătură cu problema rezistenţei la înaintare a vaselor.

Problema rezistenţei la înaintare a vaselor este prea complexă pentru a găsi o soluţie pe calea analitică. Unii voiau să considere suprafaţă operei vii — adică suprafaţa corpului de vas sub linia de plutire — ca descompusă în elemente individuale şi să ajungă la cunoaşterea rezistenţei la frecare graţie unor experimente cu elemente de suprafaţă izolate însă corespunzătoare şi inclinate faţă de axa de simetrie a vasului în acelaş unghiu.

Ideia este aplicabilă poate în alte ramuri ale ingineriei, însă se dovedeşte a fi cu totul nepotrivită în cazul de faţă.

O reflectare oricât de superficială asupra problemei ne va arăta chiar dela început că în cazul elementelor de suprafaţă cercetate izolat lipseşte influenţa reciprocă pe care le-au unele faţă de celelalte îndată ce sunt unite spre a forma corpul de vas.

Mai de grabă soluţia trebuie căutată în experimente cu vase propriu zise.

Intr'adevăr, se fac curse de încercare cu mai toate vasele construite din nou sau mult modificate. Insă nici aceasta nu rezolvă problema, deoarece vasele sunt terminate complet şi este greu ba chiar imposibil să li se mai facă modificări. Numai de prea rare ori dispunem de rezultatele curselor de încercare ale unui vas similar în limite rezonabile care să ne îngăduie încă dela început concluziuni cu privire la performanţele de obţinut cu vasul nou.

S'a căutat să se sistematizeze rezultatele aflate la dispoziţia noastră graţie încercărilor de remorcare cu vase de mărime naturală. Astfel în anii 1840—69 cunoscutul constructor naval al Marinei franceze *Dupuy de Lôme, Bourgois* şi alţi a condus experimente cu vasele Marinei franceze.

Rezultatele obţinute au fost satisfăcătoare şi au aruncat oarecare lumină asupra problemei. Insă experimente de natura preconizată au marele desavantaj a fi foarte costisitoare a nu se mai vorbi de dificultăţile ivite cu luarea măsurătoarelor exacte nici de diferenţele în starea mărei şi a atmosferei.

Ceeace trebuie architectului naval este o metodă sigură pentru a cunoaşte cu anticipaţie şi în chip suficient de exact puterea urmând a fi dată aparatului motor al unui vas proiectat.

După cum am spus problema rezistenţei la înaintare este mult prea complicată pentru a putea fi rezolvată pe calea analitică. Suntem în necunoştinţă cu privire la prea multe fenomene ale naturii jucând un rol important şi orice calcul ar trebui să fie bazat pe presupuneri prea şubrede.

Experienţe cu modele

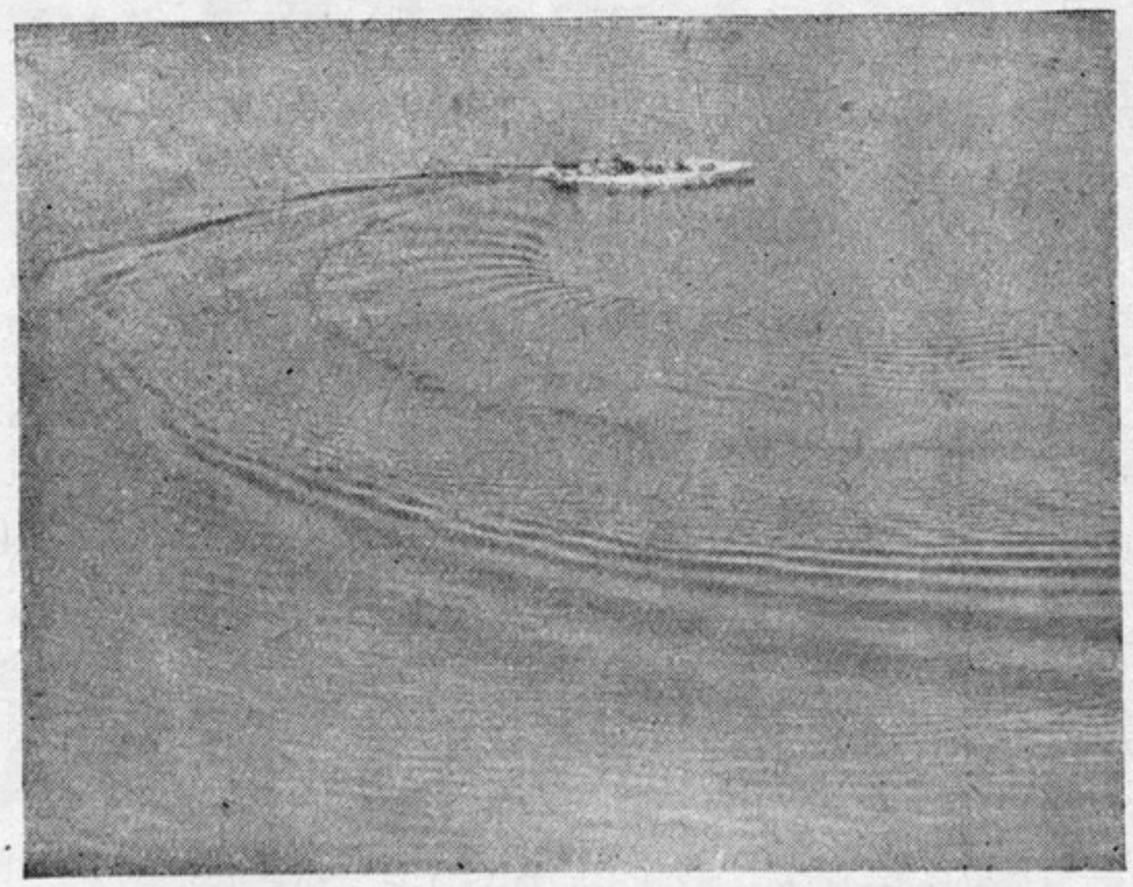
Intr'o asemenea eventualitate se recurge la încercări cu ajutorul modelelor la scară redusă. Poate că unora metoda va apare drept jucărie, dar în realitate este tot atât de ştiinţifică ca şi calculul cel mai savant.

Este nevoie numai de respectarea unor anumitor raporturi între fenomenele observate la model şi cele deduse din ele pentru construcţia în mărime naturală.

Intreaga technică a încercărilor cu modele la scară este bazată pe legea de similaritate a lui *Newton*.

Incă în anul 1830 englezul *Moneill* a făcut la Londra experimente cu modele pentru stabilirea rezistenţei la înaintare a vaselor.

Cam tot în acelaş timp *Frederic Reech*, inginer al Marinei franceze şi profesor la şcoala de aplicaţie a Geniului Maritim din Lorient, bazat fiind pe legea de similaritate generală a lui Newton a desvoltat o lege



Incercări de facerea rondoului în bazin

pentru raportul urmând a fi păstrat între fenomenele observate la model şi cele aplicate vasului în mărime naturală dacă dorim a trage pentru al doilea concluziuni din primele.

Legea lui Reech nu a găsit aplicare în practică decât după ce a fost regăsită în mod independent de savantul englez *William Froude* în al şaptelea deceniu al secolului al XIX-a.

După ce cu trei sferturi de secol mai înainte fusese precedat de *Benjamin Franklin*, cunoscutul cărturar american, Froude şi-a construit în 1867 un mic bazin pentru încercări cu modele. In afară de aceasta el a făcut experimente în mărime naturală cu corveta „Greyhound", un vas al Marinei engleze, experimente care i-au servit la controlul rezultatelor obţinut cu modele remorcate în bazin. Froude este acela care a stabilit bazele ştiinţifice pentru exploatarea experimentelor cu modele, baze care mai sunt aplicate şi în zilele noastre.

Legea lui Froude, cum este numită în construcţiile navale, identică cu legea găsită de Reech cu vreo 40 ani mai înainte, statorniceşte că, dacă se cere similari-

tate dinamică între fenomenele observate la model şi cele la care ne aşteptăm la vasul în mărime naturală, raportul între vitezele de înaintare ale ambelor trebuie să fie egal cu acela între rădăcinile lungimilor lor.

Adică avem

$$V : v = \sqrt{L} : \sqrt{l}$$

în care înseamnă

V = Viteza vasului în mărime naturală
v = Viteza modelului încărcat
L = Lungimea vasului mare în linia de plutire
l = Lungimea modelului în linia de plutire.

De fapt ecuaţia sună

$$V : v = \sqrt{g_v L} : \sqrt{g_m l}$$

în care simbolurile V,v,L şi l sunt aceleaşi ca mai sus iar gv şi gm sunt accelerările pentru vasul în mărime naturală şi pentru model. Insă deoarece în cazul de faţă ambele accelerări sunt identice cu g = 9,81 m/sec. putem să le eliminăm.

Formula pentru legea lui Froude poate fi transformată în

$$\frac{V}{\sqrt{L}} = \frac{v}{\sqrt{l}}$$

adică pentru a se putea compara între ele fenomenele ivite la două vase diferite — de pildă la un vas şi la modelul lui — trebuie să fie egale raporturile între viteza în noduri şi rădăcina din lungimea ambelor. Raportul $V/\sqrt{L}$ se numeşte *„cifra lui Froude"* şi este folosit ca indiciu nedimensional pentru studiul critic al oricărui proiect de vas.

Poate că nu regăsirea legei mai sus menţionate este contribuţia la desvoltarea architecturei navale cea mai de seamă pe care o datorim lui Froude. După cum am mai spus aceeaş lege, bazată pe legea lui Newton, vechie de două secole, fusese găsită înaintea lui de Reech în Franţa. Iar Benjamin Franklin făcuse experimente de remorcare înaintea lui.

Insă marele merit al lui Froude rezidă în separarea în două părţi distincte a rezistenţei întâmpinate la înaintarea în apă a unui corp de vas. Cele două componente ale rezistenţei totale sunt rezistenţa datorită frecării între vas şi apă şi rezistenţa datorită formei sau „rezistenţa rămasă" adică rămasă după scăderea din rezistenţa totală a rezistenţei datorite frecării.

Rezistenţa „rămasă" nu depinde decât de sistemul de vase generate de vasul la înaintarea lui şi urmează legea similarităţii a lui Froude de mai sus.

Pe de altă parte rezistenţa datorită frecării depinde de coeficientul de frecare, adică de starea în care se află suprafaţa copului de vase şi mai depinde şi de intinderea acestei suprafeţe şi de o putere anumită a vitezei.

Metoda aplicată este pe scurt următoare: Se stabileşte rezistenţa totală întâmpinată de model la înaintarea lui în apă cu viteza aşa zisă corespunzătoare, adică egală cu viteza vasului înmulţită cu raportul între rădăcina din lungimea vasului mare şi rădăcina din lungimea modelului:

$$v = V \frac{\sqrt{L}}{\sqrt{l}}$$

Pe baza unor experimente independente făcute mai înainte, se calculează cota parte datorită rezistenţei datorită frecării modelului şi se scade din rezistenţa totală. Ceeace rămâne, adică rezistenţa formei sau „rămasă", este înmulţit cu puterea a treia a raportului între dimensiunile lineare ale vasului şi ale modelului pentru a se găsi rezistenţa formei sau „rămasă" a vasului propriu zis. Cifrei găsite i se adaugă rezistenţa datorită frecării calculată pentru vasul mare şi se obţine rezistenţa totală a acestuia.

Cotaparte a rezistenţei totale datorită frecării va varia după viteza de înaintare raportată la rădăcina din lungimea vasului ($V/\sqrt{L}$). De pildă pentru vechile corăbii, cu vitesele lor relativ reduse, rezistenţa datorită frecării a fost cea mai importantă din ambele. Incă de timpurile lui Froude vitesa vaselor cu aburi nu ajunsese la cifrele importante din zilele noastre şi frecarea consuma o parte însemnată a puterei maşinilor unui vas.

O urmare firească a celor expuse mai sus este prezenţa în formula Amiralităţii a expresiei $D^{2/3}$, adică a echivalentului suprafeţei şi carenei scăldată de apă.

Am văzut că frecarea depinde de viteza de înaintare, mai bine zis de puterea a 1,825-a a acesteia. Frecarea absolută va fi mai mare la viteză ridicată şi mai mică la viteze reduse. Insă rezistenţa la frecare ca cotaparte a rezistenţei totale va varea tocmai invers, adică la un vas puţin rapid rezistenţa la frecare va întrece rezistenţa formei sau „rămasă" pe când la un vas rapid îi va fi mult inferioară. Aşa se explică importanţa mai mare a rezistenţei la frecare pentru vasele puţin rapide ale trecutului.

Cu titlu informativ dăm mai jos proporţia din rezistenţa totală a rezistenţei de formă la diferite viteze:

pentru $V/\sqrt{L}$ = 1.83 rezistenţa de formă se ridică la 20%
pentru $V/\sqrt{L}$ = 1,64 rezistenţa de formă se ridică la 18%
pentru $V/\sqrt{L}$ = 1.40 rezistenţa de formă se ridică la 13%
pentru $V/\sqrt{L}$ = 1.17 rezistenţa de formă se ridică la 9,7%
pentru $V/\sqrt{L}$ = 0,935 rezistenţa de formă se ridică la 8%

Rezistenţa la frecare mai depinde şi de starea fizică a suprafeţei corpului de vas. De aceea se procedează la cursele de încercare imediat după vopsirea vasului îndocat. Pentru apel netropicale se poate socoti cu o creştere de 0,2% a rezistenţei la frecare pentru fiecare zi după eşirea vasului din doc. Cauzele sporului sunt desagregarea pojghiţei de văpsea de pe urma acţiunii apei de mare, formarea de pungi de rugină, creşterea vegetaţiunilor pe fundul vasului şi alte multe.

Insă chiar în starea proaspăt văpsită suprafaţa scăldată de apă a vasului este considerabil mai aspră ca o suprafaţă perfect netedă în înţelesul technic. Se poate socoti că diferenţa între ambele feluri de suprafaţă este de nu mai puţin ca 35%. In consecinţă un vas normal nou eşit din şantier va face vreo $1\frac{1}{2}$ nod mai puţin ca vasul teoretic cu o suprafaţă perfect netedă în înţelesul technic. Perderea trebuie acceptată până în prezent, deoarece în condiţiunile actuale nu este posibil să-i se dea vasului o suprafaţă de carenă perfect netedă în înţelesul technic.

Trebuie observat că în afară de netezimea suprafeţei mai este încă o diferenţă între vasul mare şi modelul lui. Pentru motive de ordin practic modelul

este lipsit de orice anexe, cum ar fi scaunele pentru axul de elice, chilele de ruliu şi altele multe a nu se mai vorbi de capetele de nit şi de marginele suprapuse ale tablelor bordajului exterior. De cele mai multe ori modelul este lipsit chiar de cârmă.

Pentru a se ţine socoteală de aceste diferenţe, de rezistenţa aerului — la un vas normal şi în aer nemişcat această rezistenţă nu este mai mare ca cca. 2% ale rezistenţei totale — precum şi de sporul de rezistenţă datorit valurilor, rezultatelor obţinute în bazin li se adaugă 15%, 20% resp. 25%, după cum vasul are forme fine, plinişoare sau pline.

După cum am mai spus metoda de calcul după Froude mai este aplicată încă azi cu toate că nu este perfectă. Provine din faptul că lichidul în care se practică experimentele de remorcare a modelului este tot apă, adică un mediu de aceaş viscozitate ca mediul în care pluteşte şi înaintează vasul în mărime naturală. Pentru a se obţine o similaritate perfectă ar fi trebuit viscositatea mediului lichid în care pluteşte modelul să fie proporţional mai redusă. Acest adevăr a fost stabilit tocmai pe la 1883 de către *Reynolds*, patru ani după moartea lui William Froude. Din păcate este imposibil în practică să se obţie o similaritate absolută a viscozităţilor şi suntem constrânşi a ne mulţumi cu apă ca mediu de plutire pentru model, adică cu acelaş mediu ca pentru vasul în mărime naturală.

In legătură cu cele de mai sus este demn de relevat că la început se făceau experimente de remorcare cu modele de numai 3—4 m. lungime, această în vederea limitării dimensiunilor bazinului de încercare. Insă la asemenea lungimi reduse se resimte mult prea mult influenţa viscosităţii relative între cele două medii de plutire. Azi nu se mai fac experimente de remorcare decât cu modele de 7—10 m. lungime sau chiar mai mult.

In afară de această s'au mai realizat şi cunoştinţe nouă în domeniul rezistenţei la frecare. De pildă graţie unor experimente mai noi s'a găsit că coeficienţii de frecare stabilite de Froude cu ajutorul unor experimente independente cu plăci de asprime diferită, sunt prea mici. Se poate pretinde că, cu toate că metoda de calcul a lui Froude mai este aplicată încă în zilele noastre, progresele făcute dela 1870 încoace sunt foarte mari.

O datorăm numeroaselor bazine de încercare care au luat fiinţă în mai toate ţările maritime şi care sunt indispensabile pentru efectuarea experimentelor de remorcare.

Pentru a se elimina definitiv orice influenţă străină de fenomenele cercetate este nevoie ca secţiunea transversală a bazinului să fie de cel puţin 100 ori mai mare ca acea a modelului celui mai mare. Iar lărgimea bazinului trebue să fie cel puţin de 15 ori mai mare ca lărgimea modelului celui mai mare iar adâncimea trebuie să fie cel puţin de 20 ori mai mare ca pescajul modelului celui mai mare.

După cum am mai spus primul bazin de încercare a fost construit în anul 1867 de către Froude la Torquay în Anglia. Au urmat celelalte ţări maritime în frunte cu Italia. Azi numărul bazinelor de încercare a crescut la vreo 25, fiecare ţară maritimă construindu-şi pe al ei propriu.

Printre toate bazinele acela al Institutului de încercări navale din Hamburg (Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt) este printre cele mai bine înzestrate şi mai bogate în rezultatele cercetărilor ştiinţifice ale statului lui major de ingineri.

(In numărul viitor o vizită la Institutul de încercări navale din Hamburg).

„TUDOR"
SOCIETATE ANONIMA ROMÂNA
PENTRU FABRICAREA ACUMULATORILOR ELECTRICI
Fabrica şi biroul central: BUCUREŞTI II, Calea Dorobanţilor 105 — Telefon: 2-18-35
Adresa telegrafică: „FABRICATUDOR"

ACUMULATORI ELECTRICI PENTRU ORICE SCOPURI,
IN TOATE MĂRIMILE OBIŞNUITE

ACUMULATORI STAŢIONĂRI
pentru uzine, substaţiuni şi tramvaie electrice / staţiuni telegrafice şi telefonice / fabrici / bănci / hoteluri / cinematografe / baterii cu grupuri electrogene pentru case particulare etc.

ACUMULATORI DE TRACŢIUNE
pentru locomotive de manevră / locomotive de mină / automotoare de căi ferate / automobile electrice / căruciоare electrice / bărci electrice etc.

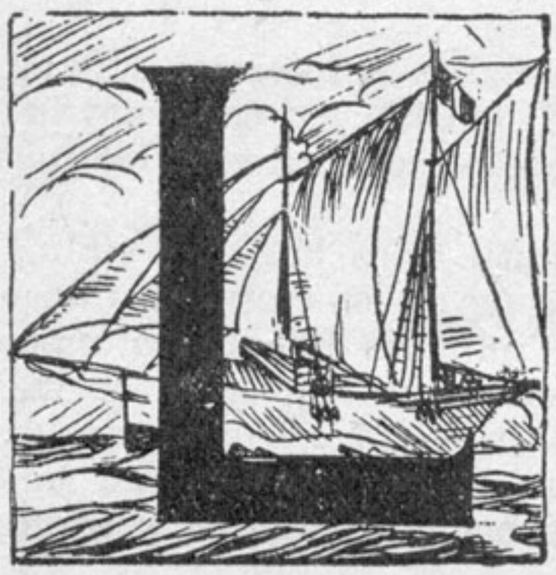
ACUMULATORI „VARTA"
pentru luminatul şi pornirea automobilelor / radiofonie / telefonie / laboratorii / lămpi de mână etc.

La cerere studii, proiecte şi oferte fără plată prin inginerii specialişti ai societăţii.

Războiul submarin

de

Comandórul ION TĂNASE



La începutul răsboiului din 1914 submarinul abia începuse să facă primii paşi. Deşi paşii lui începători erau destul de sănătoşi, nu prea i se dădea însemnătatea trebuitoare. In primăvara 1914 am luat parte la o manevră a Flotei Germane în timpul căreia au lucrat şi submarine. Rezultatele dobândite la aceste execuţii mi-au lăsat credinţa că într'un răsboiu viitor submarinele vor avea o mare însemnătate. Am raportat aceasta la înapoiere în ţară. Mi s'a răspuns că submarinul nu a eşit încă din starea de încercări şi nu a ajuns aşa de departe ca să poată fi întrebuinţat pentru operaţiuni navale.

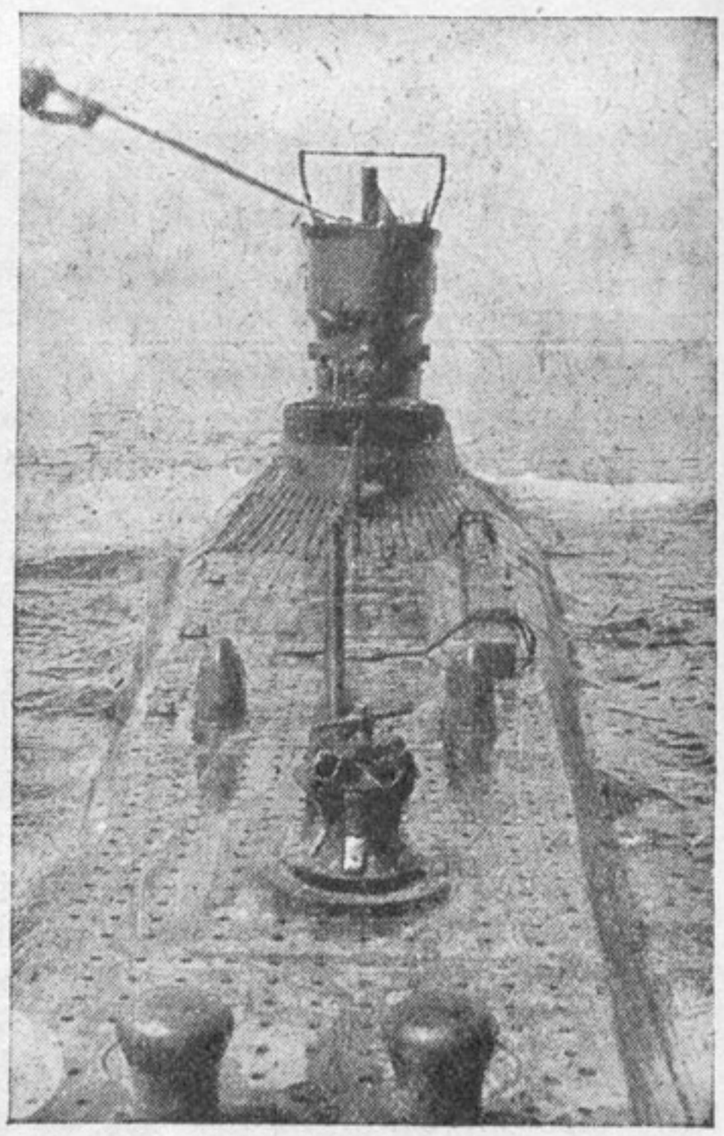
Intemeiate pe această credinţă în neputinţa submarinului nici o marină nu s'a gândit la un mijloc de apărare contra lui şi mai mult chiar nu s'a gândit nimeni dacă şi cum să se ferească de loviturile lui.

Iată că la 22 Septemvrie 1914 submarinul U 9 comandat de Căpitanul Weddingen dă la fund 3 crucişătoare cuirasate engleze. La ora 7,20 cu o torpilă crucişătorul *Aboukir,* la ora 7,55 pe *Hogue* cu două torpile şi la ora 8,20 vatămă greu pe al treilea *Cressy* cu două torpile, iar cu a 6-a torpilă îi dă lovitura de graţie, la ora 8,35. La auzul acestei isprăvi lumea marinărească a rămas fără glas. Un nimic de văscior de câteva sute de tone, aşa de slab că dacă l-ai strânge puţinel ar pârâi din toate încheeturile, să se joace ca cu nişte şoricei, cu trei mari crucişătoare cuirasate de câte 12.200 tone fiecare, înzestrate cu câte două tunuri de 234 mm., 12 tunuri de 150 mm. 12 de 76 mm., trei de 47 mm. şi două mitraliere şi aparate cu plăci de oţel de 152 mm. grosime!

Fiotele alcătuite din marile cuirasate au început să ocolească locurile pe unde puteau să ajungă submarinul. S'au dat instrucţiuni navelor să nu mai dea ajutor navelor torpilate de către submarine ci să se îndepărteze cât mai repede de locul acela lăsând pe cel lovit în voia soartei. Escadrele engleze cari obişnuiau să se coboare uneori până aproape de insula Helgoland se ţin de acum aproape de linia Shetland — Norvegia.

Pentru lupta contra submarinelor se folosesc aceleaşi mijloace ca şi pentru navele de suprafaţă : tunul, mina şi pintenarea. Deoarece submarinul când era atacat se dădea la fund s'au construit obuze cu un fel de pahar în vârf (la ogivă) cari să nu mai ricoşeze la atingerea cu apa ci să-şi continue drumul prin apă. Rezultate nu prea au dat aceste obuze. Când submarinul era prins la suprafaţă nava se repezea să-l tae cu prova (pinteneze).

S'au aşezat mine prin locurile de trecere şi la diferite adâncimi ca submarinele care luntreau pe sub apă să dea peste ele. In canalul Mânecei în apropierea acestor baraje pândeau nave de suprafaţă armate, cari sileau submarinele să se coboare sub apă şi să dea peste mine.



Un submarin în misiune.

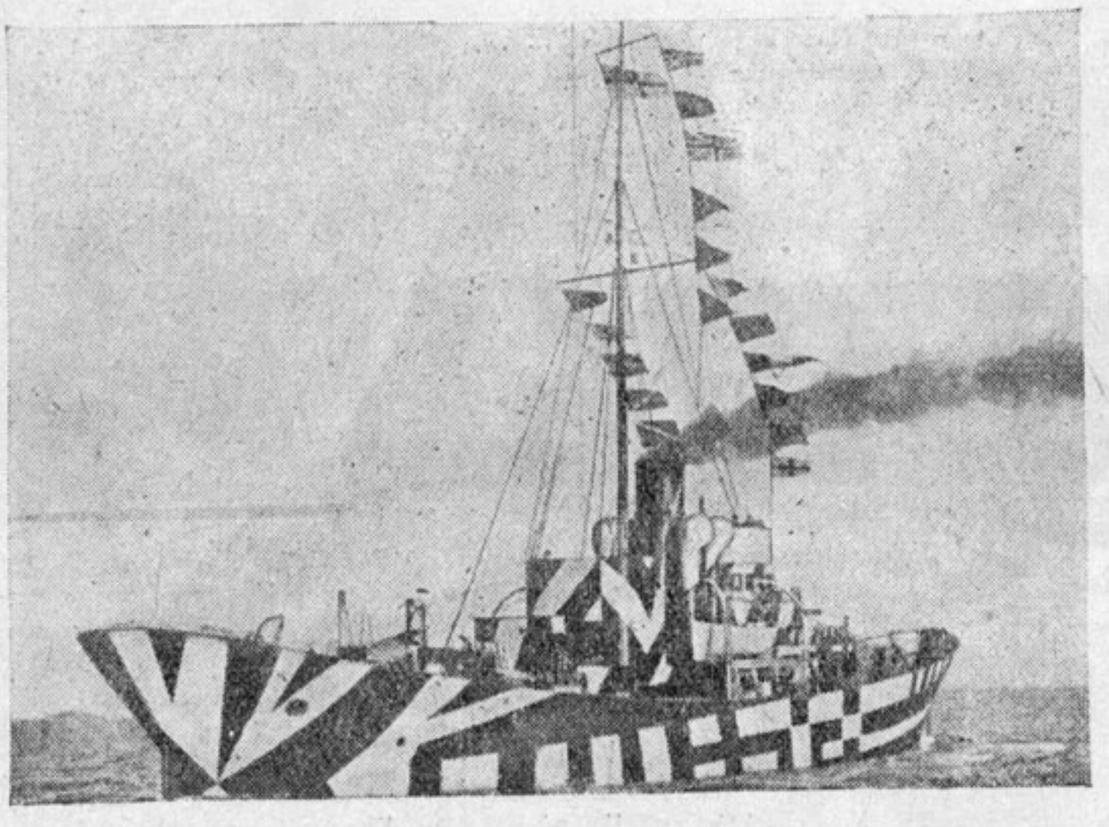
S'au construit mine cari făceau explozie când se atingea chiar şi parâma(frânghia de sârmă) cu care erau legate de ancora lor.

S'au aşezat plăşi sub apă în care să se încurce submarinele. La unele din aceste plăşi sau adăugat mine. Pentru a se apăra de plăşi submarinul a fost înzestrat cu un ferăstrău aşezat la prova care tăia plasa şi putea să scape turela de prinsoare.

La început conducerea răsboiului german s'a gândit să folosească submarinul numai contra navelor de răsboiu. Câteva capturi de mici vapoare „Glitra" de 866 tone la 24 Octomvrie 1914 şi alte câteva — „Malachite" de 718 tone şi „Primeo" de 1366 tone capturate în canalul Mânecei în Noemvrie 1914 — nu pot fi socotite ca o campanie contra liniilor de legătură pe mare engleze. La 4 Februarie 1915 Germania declară apele din jurul Marei Britani, Irlandei şi ale întregului Canal al Mânecei ca teritoriu de răsboiu. Acum se începe răsboiul contra Marinei de Comerţ britanice. Anglia este blocată de către submarine. Navele neutre sunt cruţate. Vapoarele neutre îşi însemnează naţionalitatea (piturând) vopsind în borduri culorile naţionale.

Anglia începe să înzestreze navele sale de comerţ cu tunuri pentru a se apăra de atacul submarinelor.

Ca apărare contra submarinului poate fi socotit şi faptul că America a impus ca submarinul să lucreze la fel cu crucişetoarele adică înainte de a ataca nava de comerţ să o oprească, să-i cerceteze actele de bord şi numai după ce se încredinţa că era navă duşmană să o dea la fund. Aceasta făcea ca submarinul care este foarte slab în lupta la suprafaţa mărei să fie expus la mari primejdii. Acest fapt a fost folosit de către Englezi cari au trimis pe mări nave capcane — numite de către ei Q-Ships — cari erau nave obişnuite de comerţ, corăbii sau nave de pescari, purtând de obiceiu pavilion neutru sau fără pavilion — ce aveau ascunse cu dibăcie la bord tunuri şi mitraliere precum şi soldaţi marinari. La semnalul submarinului ele opreau şi se făceau că se supun cererei de a trimite actele şi de părăsirea navei. Submarinul se apropia fără grije la 2—300 metri. Echipajul civil al vaporului se lăsa în bărci la apă pe când la bord rămâneau ascunşi marinarii tunari cari atunci când le venea bine descopereau tunurile şi începeau să tragă cu



Navă camuflată spre a înşela submarinele asupra direcţiei şi vitezii.

arme de mână, mtiraliere şi tunuri asupra submarinului şi echipajului lui. Orice lovitură de obuz în corpul submarinului îl făcea să-şi piardă apărarea, putinţa de a se scufunda şi a scăpa astfel de urmăritori. Navele capcane

Pentru apărarea navelor de comerţ s'au folosit şi drumurile păzite de nave de răsboiu. Se hotărî ca pe un anumit timp navele de comerţ să meargă pe anumite drumuri care erau patrulate de către navele de răsboiu. Aceasta s'a dovedit mai târziu mai folositoare submarinelor cari nu aveau decât să încrucişeze pe mare până dădeau peste navele de răsboiu care patrulau, să le urmărească şi să afle astfel drumul pe care aveau să vină navele de comerţ. Submarinul lăsa să treacă nave de răsboiu şi cum apărea o navă de comerţ o ataca cu atât mai liniştit pentru că ştia unde se află nava de răsboiu care ar fi putut să-l stânjenească. In felul acesta am pierdut şi noi în Septemvrie 1916 vaporul „BISTRIŢA", încărcat cu armament, muniţiuni, material de răsboiu şi metale trebuitoare fabricilor de răsboiu.

Printre mijloacele de apărare a fost şi vopsirea cu alb a părţei dela apă a pupei vapoarelor (partea dinapoi) pentru a înşela submarinul în privinţa direcţiei în care mergea vaporul. Partea albă o lua drept spuma din prova navei şi astfel greşea ochirea torpilei.

In vara anului 1916 sunt întrebuinţate contra submarinului primele bombe contra submarinelor însă fără rezultat prea mare. Aceste bombe sunt nişte butoaie de metal — asemănătoare celor de ulei, mai mici — umplute cu exploziv care fac explozie la diferite adâncimi sub apă. Ele sunt lăsate deadreptul în apă sau sunt aruncate cu ajutorul aruncătoarelor. Navele cu viteză mare le lasă deadreptul în apă, cele cu viteza mică, le aruncă cu ajutorul aruncătoarelor.

In primăvara anului 1917 ies primele ştiri că Anglia a început să folosească convoiul. Convoiul este o turmă de nave de comerţ, căreia îi dau târcoale, mergând şerpuind distrugătoarele şi corvetele. Crucişătoarele şi navele de linie ce însoţesc convoiurile trebue să le apere de atacul navelor de suprafaţă duşmane. Purtătoarele de avioane îl apără de avioanele inamice. Navele de comerţ se adunau în anumite porturi americane sau africane şi plecau în convoiu păzite de numeroase nave de răsboiu.

S'au construit deasemenea nave mici şi repezi vânătoare de submarine cari lucrau în apropierea coastelor engleze. Când un convoiu intra în zona de primejdie îi ieşeau înainte aceste nave uşoare.

Sistemul convoiului ajutat de bombele submarine, cari au ajuns în 1917 să funcţioneze bine şi navele mici şi repezi au stăvilit puterea submarinului. La anul 1917 şi 1918 pierderile de submarine au crescut simţitor.

Pentru apărarea contra submarinelor Anglia a folosit în micul răsboiu mondial 3000 nave uşoare ; a instalat 13.000 tunuri de calibru 50 mm. la 150 mm. şi a întrebuinţat 770.000 oameni. In acest număr sunt socotiţi şi lucrătorii întrebuinţaţi pentru construirea navelor pentru înlocuirea celor scufundate.

America a construit sute de distrugătoare.

In răsboiul actual apărarea contra submarinelor a folosit aceleaşi mijloace ca şi în răsboiul trecut, natural mai perfecţionate, la care s'a adăugat şi aeroplanul, adică convoiul, bomba contra submarinului, navele vânătoare de submarine, barajele de mine. In parte navele uşoare au fost înlocuite în regiunile din apropierea coastelor de către aeroplane. S'au format chiar aeroplane vânătoare de submarine. Aeroplanul descoperă de sus mai uşor submarinul. Il vede chiar atunci când acesta este afundat. Se folosesc deasemenea şi baloane captive remorcate de către nave.

Atât în răsboiul trecut cât şi în cel de astăzi cel mai straşnic protivnic al submarinului s'a dovedit a fi distrugătorul. Răsboiul a prins atât pe englezi cât şi pe americani cu distrugătoare puţine.

S'a căutat să se împlinească această lipsă prin construirea de corvete, nave escortatoare de 800—1000 tone, cu 2 tunuri de calibru mijlociu, cu viteză până la 20 mile pe oră. După ultimele ştiri venite din partea anglosaxonă reese că s'a simţit nevoia ca corvetele să fie mai repezi şi să aibă artilerie mai puternică.

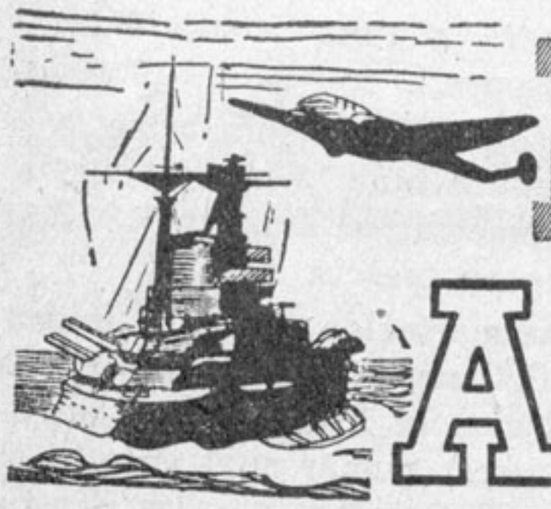
Ca mijloc de apărare contra submarinelor anglosaxonii au plănuit atât distrugerea submarinelor în bazele lor cât şi a celor în construcţie în şantiere. Incercarea nu a dat rezultatele dorite. Aceasta este dovedit şi cu faptul că bombardamentele aviaţiei asupra bazelor şi şantierelor de submarine nu s'au mai continuat şi prin faptul că submarinele puse în serviciu sunt cam de 10 ori mai multe de cât cele pierdute prin fapte de răsboiu sau lovituri ale mării. Adăposturile betonate pentru submarine s'au dovedit foarte bune.

Printre aparatele ajutătoare acum sunt ascultătoarele sub apă cu ajutorul cărora se află după ronţătiul elicelor sau alte sgomote din submarin locul unde se află acesta. Adâncimea la care se găseşte submarinul se caută prin aparatele de sondat cu unde ultra scurte. Pentru a se apăra de aceastea submarinul opreşte motorul, iar instalaţiile lui s'au făcut să lucreze fără sgomot şi să facă cât mai nefolositoare aceste noi aparate.

In ultimul timp au venit ştiri şi din partea engleză şi din partea germană că s'ar fi construit nave speciale cu arme noi care distrug submarinele. O ştire venită din Londra prin Berlin arată că navele speciale germane ar fi un fel de nave capcană. In ceiace priveste navele engleze par, după ştirile engleze a fi înzestrate cu aparate electrice cari simt submarinele sub apă. Scufundările din luna Martie nu prea le arată vrednice.

Lupta technicienilor între găsirea mijloacelor de apărare contra submarinului şi mijloacele cu cari submarinul să înlăture efectul lor este în toi. Până în prezent submarinul ţine pasul înainte.

COMANDOR ION TĂNASE



RASBOIUL AERO-NAVAL

1 Octombrie — 31 Noembrie

Perioadă grea, cu lupte crâncene pe frontul de răsărit, unde, după retrageri simțitoare, germanii au stabilit frontul și au trecut la contraatac, recucerind multe poziții. Pe frontul italian înaintarea anglo-britanică merge foarte încet. Vremea rea a început, luptele însă sunt tot atât de dârze. Interiorul Germaniei greu încercat de aviație.

AVIAȚIA

In afară de aportul ei eficace pe toate fronturile, aviația s'a manifestat în spatele frontului, pentru a încerca greu bazele și industria.

Aviația Anglo-Britanică n'a încetat atacurile în Westul și centrul Germaniei: 1—2.X teritoriul Westfaliei; 3.X München; 4.X Kassel; 5.X Frankfurt; 9.X Bremen și Hanovra; 11 și 15.X Münster; 19.X Hanovra; 23.XI Berlin; 24.XI Toulon; 27.XI Stuttgart; 28.XI Bremen, etc.

Nici peninsula balcanică nu a fost ferită: la 19.X localități bulgare, Niș și Scoplie; la 14 și 24.XI Sofia. La 6.XI a fost bombardat Vaticanul.

Cea germană a bombardat obiectivele cele mai importante din Anglia: Londra, Hull, Harwich, etc.

La 17.X un crucișetor britanic a fost dat la fund în Mediterana.

Aviația română. A fost citată prin ordinul de zi No. 49 din 3.X, corpul aerian General av. Gheorghiu Ermil, pentru neobosita și eroica activitate cu 4.753 eșiri, aruncând 1.433.540 kg. bombe, susținând 204 lupte, obținând 126 victorii sigure și 26 probabile.

SUBMARINELE

Submarinele, în strânsă cooperare cu aviația, nu și-au încetat activitatea. Astfel la 5.X un convoi atacat pe coastele Africane au pierdut 8 vapoare dintr'un convoi și un distrugător, iar aviația 16 vapoare cu un deplasament de 130.000 tone.

La 11.X. au fost scufundate 8 vapoare cu un deplasament de 40.200 tone în marea Kara, la răsărit de Noua Zemlia.

La 15.X au mai fost date la fund încă 11 vapoare cu un deplasament de 74.000 tone; la 21.X în Mediterana, alte 7 vapoare de 54.000 tone.

Bilanțul lunei Octombrie este: 52 vase de comerț, cu un deplasament de 301.700 tone scufundate și 27 cu 170.000 tone avariate. Marina de război aliată a pierdut 1 crucișetor, 11 distrugătoare, 2 vase de pază și 4 vedete, iar 5 crucișetoare, 7 distrugătoare grav avariate

La 6.XI au fost scufundate în Atlantic 5 vase de comerț, 4 distrugătoare și o corvetă.

La 7.XI submarine și avioane germane au atacat în Mediterana un convoi de 22 nave, reușind a scufunda 13 din ele și 4 distrugătoare.

LUPTE NAVALE

La 4.X a avut loc o luptă navală între o formație germană și mai multe distrugătoare în largul arhipelagului Sept Isles, încheiată cu torpilarea unui distrugător și retragerea celorlalte.

La 24.X o ciocnire în dreptul coastei Bretone, în urma căreia au fost scufundate un crucișetor britanic de clasa „Fiji" de 8.000 tone și 2 distrugătoare.

După capitularea Italiei, un punct nevralgic îl prezinta numeroasele insule ale Dodecanezului din răsăritul Mării Egee, care puteau servi ca trambulină pentru o eventuală debarcare în Balcani. Germanii dându-și seama de importanța lor au plănuit ocuparea.

La 5.X au pătruns în insula Kos, dela Nord de Rodos; 12.XI insula Leros; la 19.XI insulele Patmos, Lipsos și Nicaria; la 29.XI insula Santorin.

FRONTUL DE RĂSĂRIT

Pe Nipru de jos la 4. X capul de pod bolșevic dela Dniepropetrovsk a fost redus simțitor, iar la 6.X a fost complet lichidat.

15.X, lupte grele în regiunea Cremenciug de ambele părți ale Kievului, la N. W. de Cernigov, la S. W. de Smolensk și în regiunea Veliki-Luki.

26.X, trupele germane au evacuat Dniepropetrovsk, după ce au distrus tot ce putea folosi inamicului.

La 14.XI trupele germane au înaintat în regiunea Kiev. Lupte grele la Jitomir și Gomel.

La 18.XI germanii au atacat Jitomir-ul, recucerind importante poziții, reușind a înconjura și captura orașul la 20.XI și alte poziții în regiunea Kiev. La 24.XI orașele Brusilov și Cernigov au fost cucerite.

La 29.XI au fost nimicite două divizii bolșevice la Korosten, care a fost cucerit.

FRONTUL DE SUD

La 3.X a fost evacuat de trupele Germano-române orașul Taman. Atacurile bolșevice se întețesc, spre a pătrunde în Crimeia.

La 5. X. a fost cucerită dela bolșevici o importantă poziție la Sud de Melitopol.

La 7.X un grup de distrugătoare sovietice a fost nimicit de aviație în M. Neagră.

La 11. X, cedând unor puternice atacuri, forțele germane au evacuat capul de pod Zaporoje.

La 28-29.X lupte crâncene la apus de Melitopol. Germanii au reluat ofensiva la Nord de Crivoirog.

La 1.XI au fost recucerite mai multe localităţi bolşevice.

La 2.XI a fost respinsă o încercare de debarcare la Sud de Kerci şi în istmul Perekop.

La 7.XI s'au înregistrat succese germane la sud de Nikopole, iar în istmul Perekop, trupele germano-române au reocupat poziţiile cucerite de bolşevici.

La 9.XI vânătorii de munte români au cucerit o importantă poziţie bolşevică la Kerci. Vedete germane au scufundat şlepuri şi vedete bolşevice la gura Niprului.

La 10.XI formaţiuni române, trecând la contraatac, au recucerit o înălţime la Sud-Est de Perekop.

La 18.XI trupele române au distrus o divizie bolşevică la NW de Kerci.

La 27.XI a fost citată cu ordinul de zi No. 51 divizia X infanterie pentru felul cum s'a distins la Odesa, Korpeci, Jusnago-Ozereica, Adagun, Kijewosko, Cuban şi Crimeia.

FRONTUL ITALIAN

2.XI, portul Neapole a fost evacuat de forţele germane, după ce s'au distrus toate instalaţiile portuare şi cele cu caracter militar.

5.X, după grele lupte, a fost evacuată insula Corsica, după ce tot materialul a fost transportat pe continent.

Lupe grele continuă pe râul Volturno. Anglo-Americanii caută a câştiga teren desvoltând capul de pod dela Termoli (Adriatica). La 15.X, germanii s'au retras mai la nord de Volturno.

Lupta pentru Roma e în curs, — dar rezistenţa germană e atât de dârză, încâtt înaintarea e foarte greoae, chiar şovăelnică.

EXTREMUL ORIENT

După o acalmie destul de lungă, operaţiunile au reînceput în Pacific. Dela începutul lunii Noembrie forţele navale japoneze au scufundat 27 vase americane în apele insulei Bougainville.

La 17.XI s'a dat a cincea bătălie dela Bougainville, cu prilejul cărei americanii au pierdut o navă port-avion, trei crucişetoare şi un mare vas de transport.

DIPLOMATICE

La 11.X un acord s'a încheiat între Anglia şi Portugalia, prin care aceasta din urmă a pus la dispoziţie britanicilor şi americanilor insulele Azore.

●

La 13.X Insulele Filipine au fost declarate independente, după atâţia ani de când a trecut dela spanioli la americani.

●

Către sfârşitul lunei Octombrie la Moscova s'a ţinut o conferinţă la care au luat parte d. Hull şi Eden.

●

La 6.XI a avut loc la Cairo o întrevedere între d-nii Eden şi Menemencioglu.

●

La 11.XI au început grave turburări în Liban, provocate de arestarea preşedintelui.

●

La 30.XI s'au întrunit la Teheran d-nii: Roosvelt, Churchill şi Ciang-Kai-Shek.

O podoabă

în casa fiecărui membru

Cadoul

cel mai frumos pentru prieteni

CALENDARUL

LIGII NAVALE ROMÂNE

- **executat artistic în 4 culori după originalul d-lui pictor Cpt. C-dor D. Stiubei**
- **Doritorii îl pot avea trimiţând centralei suma de lei 180 sau adresându-se filialelor şi căpităniilor de porturi.**

GLASUL PRESEI

Istoricul apelor noastre.

Minunata descoperire a energiei „cărbunelui alb", — cum i se mai spune apei, în limbajul de specialitate, — a schimbat faţa întregei civilizaţii omeneşti. Toate ţările, au reglementat prin legi regimul juridic şi economic al cursurilor de apă, în vederea exploatării energiei şi bogăţiilor inepuizabile pe cari le deţin aceste daruri ale naturii. Sunt 2000 de ani, de când, Institutele lui Marcian şi ale lui Iustinian, cristalizează primele principii şi distincţiuni juridice, referitor la ape principii valabile până în ziua de azi. In evul mediu, capitularele lui Carol-cel-Mare, pun râurile şi drumurile sub jurisdicţia conţilor sau vicarilor acestora, singuri însărcinaţi cu administrarea şi pedepsirea delictelor ce s'ar comite pe ele. Beneficiile nobililor asupra tuturor cursurilor de apă erau viagere: un adevărat uzufruct. Revoluţia franceză, prin art. 6 al „Codului Rural" din 1791, proclamă naţiunea ca fiind singurul proprietar al tuturor apelor. Abia la 8 Aprilie 1898 — după zeci de ani de discuţii aprinse — Franţa votează prima lege asupra regimului apelor. Legea noastră din 1924 este în bună parte, o pastişare a legii franceze dela 1898... Primele dispoziţii legislative cari se ocupă la noi de ape sunt: „Pravila lui Vasile Lupu" din 1646 şi Indreptarea legii" a lui Matei Basarab din 1652, care, la „glava" 309, prevede că proprietarul terenului pe care curge apa morii va putea să oprească apa şi să-i schimbe cursul. Mai târziu — la 1780 — „Pravilniceasca condică a lui Ipsilante" se ocupă deasemenea de mori şi heleştee: „când vecinul din zavistie, nu îngăduieşte pre cel ce are vad a-şi face moară atunci să dea ştire Domniei ca să i se dea înscris voie pentru nebântuială". Prima legiuire, care vorbeşte şi de îndatoriri este codul Caragea — 1817-1832. El dispune „să nu aibă voie răzaşii, să facă lucruri din pricina cărora potopesc sau împuţinează gârlele sau heleşteele". Codul moldovenesc al lui Calimach, merge şi mai departe când proclamă: „râurile mari şi mici şi a lor maluri, limanurile şi ţermurii, sunt lucruri publice sau avere publică"... Regulamentul Organic stabileşte o serie de norme generale, desvoltate de legea pentru plutirea gârlelor din 1835 în Muntenia, şi 1852 în Moldova, aplicate până la legea noastră din 1924, sub imperiul căreia ne găsim şi azi... Legea dela 1835 ne rezervă o surpriză plăcută, în ceeace priveşte protecţia muncii naţionale: „plutirea sărei este slobodă pe orice plută", însă „mărfurile ce se vor transporta, în caice streine, iar nu de ale supuşilor acestei ţări, va plăti taxa o a treia parte mai mult la fiecare sută de ocă". Sub regimul codului civil actual, s'au făcut mai multe încercări de legiferare, rămase însă, în această fază. Au apărut în desbaterea publică proiectul Donici-Epureanu, înmormântat la Senat în 1876; proiectul de irigaţie al inginerului Gioia, apoi proiectul lui Petre Borş la 1884, care în momentul când să fie votat, Camera a fost dizolvată. Abia la 4 August 1921 se votează de ambele corpuri legiuitoare o lege a apelor. Toate aceste proecte sunt mult superioare legii din 1924, care necesită o serioasă revizuire, — pentru a putea fi pusă de acord cu nouile concepţii juridice ale doctrinei şi jurisprudenţei, — în totală contradicţie cu economia ei...

PETRE ŢINCU
(„Curentul")

La Marina rumana en la guerra

par Fernando P. de Cambra

„DAVID CONTRA GOLIAT"

Con anterioridad a la pasada guerra de los cuatro anos, la flota marítima rumana era un concepto inexistente. Se reducia a cierta serie de proyectos, muy manoseados por los diversos servicios ministeriales, pero jamás plasmados en realidad. En buena práctica, sus barcos de guerra quedaban constituídos por cinco monitores fluviales que, caso de guerra hallábanse destinados a operar en el Danubio.

La paz de 1919, le asignó tres torpederos de 260 toneladas, que antes pertenecieren al Imperio austro-húngaro, y cuyo valor militar resultaba más que dudoso. Asimismo, Italia le cedió, en 1920, dos destructores („Nibbio" y „Sparviero"), hermanos gemelos del „Aquila" y „Falco", que Espanna adquirió en 1937, figurando actualmente en las listas de la Armada Nacional con los nombres de „Melilla" y „Ceuta", respectivamente.

Por tanto, cuando en el verano de 1941 rompiéronse hostilidades con la Rusia soviética, la composición de la Marina de Guerra rumana, era como sigue!

Destructores:

„Marasesti" (ex „Nibbio") y „Marasti" (ex „Sparviero") construidos en Nápoles entre 1918 y 1919, de 1.300 toneladas, 34 millas de andar (teóricas) y armados con cinco canones de 120 mm., 2 antiaéreos de 76 mm. y 4 tubos lanza torpedos. „Regele Ferdinand" y „Regina Maria", costruidos también en Nápoles entre 1928 y 1929, 1,800 toneladas, 35 nudos y armamento similar al anterior

Torpederos:

„Smeul" (ex „F. 83"), „Naluca" (ex „F. 82") y „Sborul" (ex „F. 81"), construídos en Fiume y Trieste en 1913 y 1914. Como ya se ha dicho, desplazan 260 toneladas y van armados con dos canones de 66 milimetros y dos tubos.

Submarino „Delfinul', botado en los astilleros italianos de Fiume en 1930 y entradó en servicio hacia abril de 1936(!!). Sus caracteristicas son 650 toneladas en superficie y 900 en inmersión, y el armamento 8 torpedos de 533 mm. En 1928, comenzaron la construcció de otros dos similares al anterior pero de caracteristicas mejoradas, especialmente en lo que concierne a marcha y rapidez de maniobras. Por obligada discreciion bélica, no han sido dados de alta oficialmente en la Armada rumana, ni comunicado nombres, pero se supone entraro en servicio a mediados de 1942.

Este era el total disponible para la lucha en el Mar Negro, pudién dose andir tres lanchas torpederas (tipo „M. A. S.") y 4 canoneras compradas en Francia y datando de 1916. Para terminar esta relación (enfadosa pero indispensable a los efectos de darnos perfecta cuenta sobre la desproporción de fuerzas) anadiremos que los cuadros activos del personal, componianse de 480 jefes y oficiales, 550 clases y subalternos y 4,000 marineros.

Las perspectivas anunciábanse poco halagüenas, pues los soviets tenian concentradas e su base naval de Sebastopol fuerzas relativamente elewadas y que resultaban ser como siguen: acorazado „Pariskaia-Kommuna" (26.000 tons.), porta aviones „Stalin" (9,000 tons.) crucero „Krasny Kavkaz" (8,000 tonneladas), „Profintern" y „Tchervonais Ukrayna" (7,000 tons.) y „Komintern" de 6,675 toneladas. Destructores: 4 del tipo „Niezamajyn" (1,350 tons.), 2 del tipo „Leningrado" (2,900 tons.), 6 del tipo „Taifun" (700 tons.) y algunas otras unidades menores o anticuadas que no se detallan por no alargar desmesuradamente esta lista, y 17 submarinos, entre los que descuellan los 7 de la serie „Vorochilow", construídos entre 1937—1939.

En buena ley táctica, no existía lucha posible entre uno y otro bando. Era el clásico duelo de David y Goliat tantas veces repetido en la Historia, pero con el agravante en este caso, que la „honda" del segundo estaba constituída por los canones de grueso calibre (305 mm.) del „Pariskaia-Kommuna", lanzando a veinticinco mil metros proyectiles de 325 kilos. Poco o nada tei nian que hacer allí los débiles canoneros y destructores rumanos, lentos, anticuados,

O pagină din războiul marin

RA în aprilie 1942 — Bolşevicii stăpâneau încă Sevastopolul şi o parte din Crimeia. Operaţiunile armatei de uscat pentru cucerirea restului Crimeiei erau mult stânjenite de flota sovietică. Înaltul Comandament, ordonă aşezarea unui puternic baraj de mine în apele inamicului pentru a neutraliza într'o anumită regiune intervenţia marinei bolşevice. Pregătirile şi operaţiunea propriu zisă, trebue să se execute în cel mai mare secret şi cu mare rapiditate. In acest scop o formaţiune de pontoane cu motor germane, sunt încărcate din plin cu mine, şi primesc ordinul a lua marea către regiunea inamică, unde trebuia aruncat barajul. Toate navele române erau angajate în alte importante operaţiuni — cu excepţia unui singur distrugător. Acesta, primeşte greaua însărcinare de a constitui singur — protecţia preţiosului convoi. In zorii zlei când aburii dimineţei nu se ridicaseră încă de pe acoperişurile caselor din portul bază — marinarii români şi germani pleacă înfrăţiţi până la suprema jertfă în greaua misiune. Comandantul distrugătorului era un tânăr şi distins ofiţer superior român, astăzi, cavaler al ord. Mihai Viteazul, — comandantul micilor pontoane germane era un şi mai tânăr locotenent german. Primele ceasuri ale dimineţei — cu un soare strălucitor ce-şi reflecta aurul razelor sale în apele unei mări calme şi binevoitoare — nu prevesteau deloc furia ceasurilor de la asfinţit. Convoiul îşi urma drumul hotărît, spre obiectivul ordonat. La bordul distrugătorului — cu toată conştiinţa periculoasei misiuni, domnea o voe bună de zile mari — Primăvara îşi anunţa sosirea şi sângele tuturora curgea parcă mai iute în vine. La comandă ofiţerii scrutau zarea cu puternice binocluri, — marinarii tunari gata lângă piese, îşi spuneau snoave de ale lor şi din când în când zumzet de râsuri sănătoase ajungeau printre sarturi până la „direcţia de tir", pe comanda superioară. De jur împrejurul bordului facţionarii de veghe, cu ochii pironiţi pe sectorul de orizont ce-l aveau în primire — stăteau, stane de piatră, ca dăltuiţi de vre-o mână miraculoasă. Ora prânzului ne găseşte pe toţi la posturi, neclintiţi. Schimbarea bordurilor se face pe nesimţite (oamenii din repaus vin să-i schimbe pe cei ce au fost de serviciu). La comandă — încep să sosească mici farfurii cu câte o gustare pentru ofiţerii ce rămân în permanenţă acolo. Pe câte un colţ de „copastie" — sau la adăpostul „paraventului", din 3 înghiţituri, fiecare îşi reîmprospătează forţele pentru ceasurile ce vin.

Ofiţerul cu navigaţia e în mare fierbere, n'are timp acum de mâncare „trece soarele la meridian". El începe atacul astrului cu „sextantul" împins către cer, ca un arc din alte vremi — „dreapta de înălţime" se va aşterne în curând pe harta marină — şi punctul astronomic va materializa locul navei la o anumită oră. Ceas de ceas şi minută de minută, ofiţerul cu navigaţia neobosit şi fără somn va controla continuu, mersul navei — rotaţiile maşinilor, fiecare schimbare de drum etc. Vântul, valurile şi curenţii sunt cu minuţiozitate notate — şi din întreg calculul trebue să traseze cu preţioasă atenţie „drumul convoiului" ; cea mai mică neatenţie, cea mai mică greşeală poate fi fatală — atingerea unui baraj de mine ar trimite în adâncuri atâta mândreţe de nave şi atâţia marinari. Conştiinţa unei atât de mari răspunderi dă tânărului căpitan puteri de rezistenţă nebănuită şi parcă printr'o minune cerească — ochii i se măresc — vede în noapte ca pisicile şi simte la auz orice rotaţie în plus la maşini — este tot numai un pachet de nervi — a uitat şi de război şi de duşman şi de cei de acasă — toată fiinţa lui s'a transformat în longitudini şi latitudini. Şi când comandantul îl întreabă la un moment dat să-i indice cu preciziune locul pe hartă — creionul său marchează singur „punctul" şi din întreaga sa fiinţă se degajă atâta pasiune, că dubiu nu mai există, nu mai poate exista. Chiar dacă s'ar răsturna mare cu totul şi cerul s'ar amesteca cu valurile într'un cataclism de apoclips, totuşi punctul convoiului ar fi acelaş. Şi atunci comandantul, mulţumit, cu paşi mărunţi şi dârji îşi reia locul său din care ceasuri nu s'a deslipit, cu ochii mereu înainte — într'o atitudine de un calm, ce pare atât de imperturbabil că dacă n'ai vedea maldărul de mucuri de ţigară în scrumieră de lângă dânsul, a-i spune că nimic nu-l sinchiseşte.

E suficient o alarmă scurtă, provocată poate de un punct suspect pe mare, pentruca să vezi cât dinamism cuprindea acel calm încordat. In spaţiul a câteva secunde — o serie de ordine sunt comandate pe tot întinsul navei şi cuvintele ordonate de şef alunecă cu viteza luminii, prin porta-voci şi telefoane ducând la tunuri — maşini — la bombele antisubmarine — la tuburile de lanstorpile etc. — hotărîrea celui ce la bord, este *„stăpân absolut după Dumnezeu"*.

In cursul după amiezei, marea, parcă plictisită de atâta linişte începe să se încreţească. Pontoanele cu fundul plat şi joase la apă, merg ceva mai greu. Pe întinsul nesfârşit al apei creste de valuri mici, rupte de un vânt destul de tare — se transformă în nenumărate pachete de spumă umplând marea cu „berbeci", veghea devine dificilă. Printre aceste valuri cu spume — mai uşor se poate strecura periscopul unui submarin — fără să fie zărit. Dela comandă se primeşte un ordin scurt *„Incordaţi atenţia" !* Şi convoiul îşi continuă drumul fără răgaz.

---

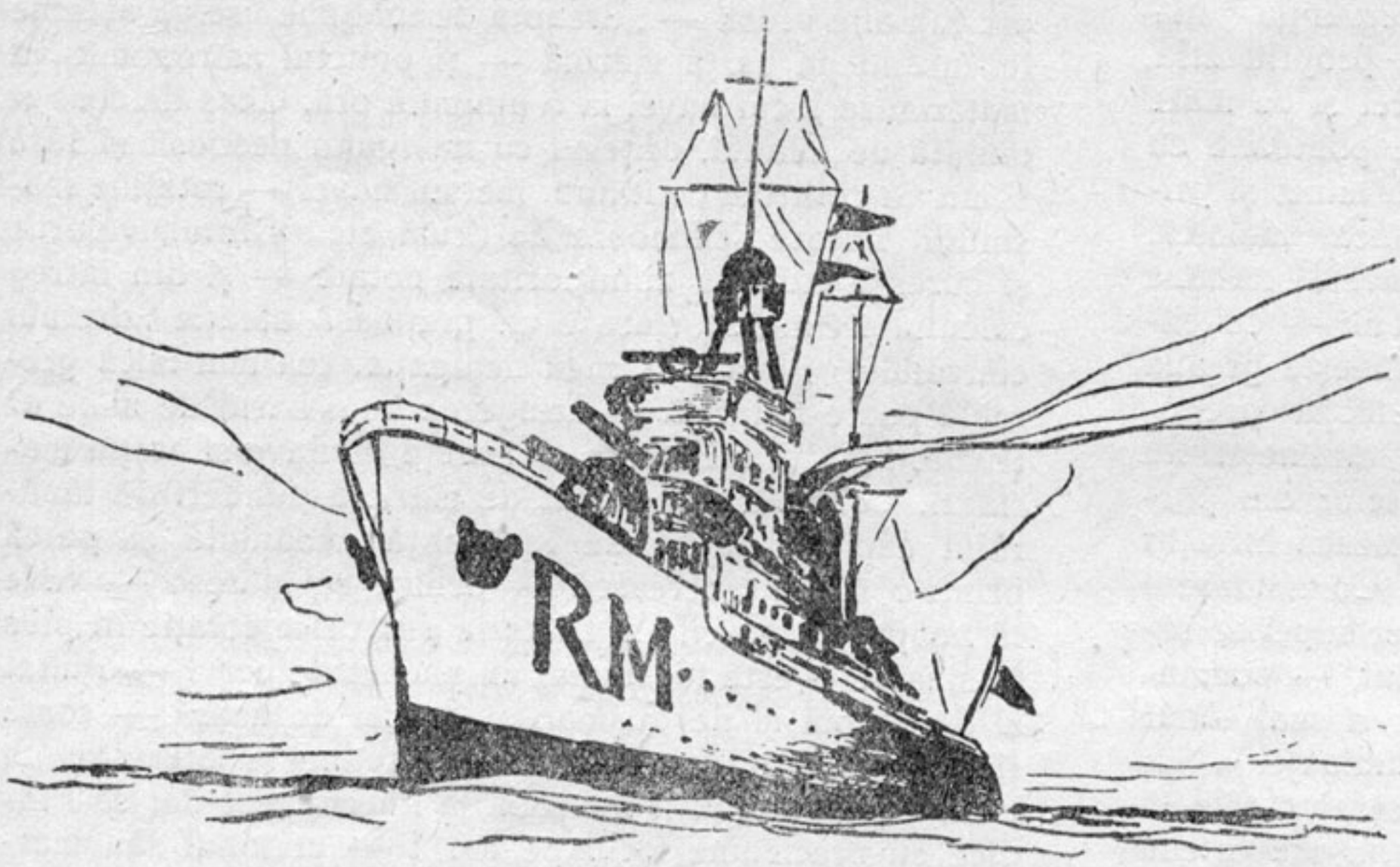
pues, como ya se habrá podido estimar por las cacartesicas precitadas, ninguno de ellos constituia prodigios de modernidad.

Sin embargo, pese a la fria técnica de la guerra moderna, existe un factor que quede suplir deficiencias de material, y nostoros, espanoles, sabemos mucho de ello. Cuando las fuerzas combatientes de un país se hallan animadas por ilimitado espiritu de sacrificio y férrea disciplina, aceptada sin reservas, el margen que separa ambos potenciales se acorta enormemente.

Y éste fué el caso de Rumania, con 150 millas de litoral asomado al Mar Negro y sin poder recibir ayuda exterior alguna, por cuanto la llave, la puerta de los Dardanelos hállase cesolamente guardada por Turquia neutral y poco propicia a meterese en bélicos berenjenales. Véanse las muestras, que ya entraron a formar parte integrante en la historia de nuestro atormentado continente.

(*„Solidaridad Nacional"*)

Soarele — obosit după atâta plimbare pe bolta cerească — începe să-şi caute culcuşul pipăind cu razele sale din ce în ce mai roşii linia dantelată a orizontului spre asfinţit. La comandă linişte totală — toţi ofiţerii cu binoclurile lipite la ochi răscolesc fără încetare întinsul apelor şi cuprinsul cerului şi... deodată tăcerea se sparge *„alarmă aeriană". „La posturile de luptă"* tunarii antiaerieni îndreaptă ţevile către punctul anunţat. Unul, două-trei.... cinci-şase avioane sovietice vin la atac năpustindu-se cu furie peste convoi. Şi începe lupta — tunurile şi mitralierele navelor scuipă foc năprasnic. Inamicul este primit cu toate onorurile — n'a reuşit să realizeze surpriza — cerul brăzdat de obuzele trasoare răsună de exploziile proectilelor. Prima serie de bombe a căzut la distanţă, în dreapta convoiului, jerbe mari de apă se ridică drept în sus. Este ora 18 şi cinci. Toate navele cu viteza maximă — merg în zigzag — distrugătorul roteşte împrejurul convoiului aplecându-se pe o



Silueta distrugătorului „Regina Maria" în misiune.

parte din cauza vitezei — apărându-şi averea ! Tunarii trag cu sete. Primul atac a trecut. Bolşevcii nu se lasă după un sfert de oră de sbor la distanţă, se regrupează în două loturi şi revin la atac din direcţii diferite, — dar ai noştri vigilenţi nu i-au slăbit din ochi o clipită. Tunurile încep din nouă să bubue şi mitralierele şi tunuleţele de pe pontoane împânzesc cerul cu o reţea multicoloră de obuze trasoare. Totuşi duşmanul temerar — parcă ar şti ce preţioasă încărcătură ducem — se apleacă în viteză şi presară o a doua serie de bombe, de astă dată bine ochite — deşi fără rezultat, — bombele se sparg în apă, între nave la câteva zeci de metri. Dumnezeu e cu noi, nici o navă atinsă. In schimb unul din avioane este lovit — şi cu fum puternic în coadă ia cale întoarsă spre ţinuturile păgâne de unde a venit — urmat de un altul în ajutor. Au mai rămas patru — soarele a asfinţit — cerul se întunecă şi bolşevicii nu se lasă — revin la atac cu bombele ce le-a mai rămas. Ultima serie de bombe se resfiră departe în prova convoiului. Din piepturile tuturora iese un oftat de uşurare ; — şi totuşi avioanele duşmane nu vor să plece — urmăresc drumul convoiului, prudent, de la distanţă, Subofiţerul telegrafist raportează : *„Avioanele duşmane vorbesc cu o bază de la uscat — probabil Sevastopol"*. Situaţia devine serioasă — scopul duşmanului se desenează precis : avioanele vor menţine contactul, până la sosirea navelor inamice care în număr covârşitor ne vor nimici. Comandantul scrutează harta şi îşi dă seama rapid că în trei ore inamicul va fi lângă noi — ofiţerul cu navigaţia raportează că nu se mai poate continua drumul în aceiaşi direcţie — fiind aproape de baraje de mine — ar trebui să se ia direcţia drumului final. Nici acest lucru nu e posibil — pentrucă astfel duşmanul va deduce ţinta convoiului — care va fi mai uşor de ajuns de flotă şi în ori şi ce caz secretul operaţiunii finale ar fi compromis. Intunericul vine încercând să salveze situaţia — avioanele nu ne vor mai vedea şi se va putea schimba drumul — şi inamicul nu va şti unde să ne caute cu navele sale. Dar bolşevicii prevăzători se ţin scai de noi — şi nu vor să scape prada — paraşute luminoase lăsate din avioane luminează cerul deasupra convoiului, ca ziua. Imposibil de luat drumul final fără să fim observaţi. Au trecut două ore de la declanşarea atacului — hotărîrea trebue luată imediat nu mai este timp de pierdut. La Nord baraj de mine — la Est dacă se schimbă drumul se compromite scopul operaţiunei şi convoiul va fi sigur prins de duşmani.

O încercare de scăpare spre Vest sau Sud întorcând, are dublu desavantaj : se renunţă la operaţiune — şi convoiul tot va fi nimicit — de oarece viteza sa redusă nu-l va putea pune la adăpost înainte ca flota inamică să-l fi ajuns. La aparatul de telefonie pe unde scurte are loc o consultare rapidă între cei doi comandanţi şi hotărîrea este luată — eroic — dramatic — singura soluţie posibilă : *înşelarea duşmanului*. Intre timp paraşutele luminoase se succed deasupra capetelor noastre. Nervii tuturora sunt întinşi la maximum, tunurile nu mai trag pentru a nu ne descoperi — şi echipajul s'ar bate cu pumnii dacă ar putea. Ofiţerul cu navigaţia se agită — convoiul a ajuns la limita barajului. Dar manevra salvatoare va începe — distrugătorul va schimba drumul la Vest atrăgând cu massa sa mai mare şi fiind mai vizibil de avioanele duşmane — iar pontoanele joase la apă se vor strecura neobservate către Est, la ţinta finală, până unde numai au decât 4 ceasuri de drum. Flota inamică anunţată de avioane va căuta convoiul către Vest unde distrugătorul se va descurca cum va şti — şi operaţiunea de minare se va putea face aşa cum s'a ordonat — *la timp — in secret* şi *cu succes*.

Şi dramaticul drum începe.

La aparatul de telefonie cei doi comandanţi îşi iau rămas bun urându-şi victorie — Germană şi Română. „Heil Antonescu — Heil Hitler". Poate cineva să-şi imagineze ce se petrece în aceste clipe supreme în inimile celor 2 comandanţi ? ! Imensa răspundere ce-şi luau fiecare ! Viaţa atâtor sute de oameni — reuşita sau nereuşita unei operaţiuni ce putea antrena consecinţe serioase pentru frontul dela uscat ! Gândindu-se ei o clipă la familia lor, la soţia şi copiii lor ce poate în acest moment din noapte — în genunchi în faţa icoanei se rugau cu aprindere ca Dumnezeu să-l ţie pe scumpul lor tătic şi drag !

Victorie ! Avioanele s'au luat cu paraşutele lor luminoase după distrugător — pontoanele au scăpat neobservate către Est. Duşmanul a fost înşelat ! Mai rămâne partea a doua — salvarea distrugătorului de flota inamică, care trebue să fie aproape.

„Maşinile pe drum — maxima viteză" şi cârtiţele vaporului — fochiştii şi mecanicii navei de acolo din fund

(sfârşitul în pag. 232)

La bordul Canonierei „Bistrița"

de AURELIAN PĂUNESCU

Toamna cade pe ostroave cu adieri reci ruginind frunzele sălciilor. Cerul de un albastru curat şi frumos se oglindeşte în apa Dunării liniştită dupe atâta amar de drum prin ţări însângerate de război.

Echipajul stă pe punte întins la soare, dornic par'că să strângă în suflet toată căldura ce a mai rămas zilelor de toamnă.

Marinarii în repaos... unul fumează o pipă, altul spune o glumă, altul scrie o *„mică epistolă"*.

Toţi lenevesc la soare, pierzându-şi privirile în adâncul apei, ori în slava cerului.

Dar deodată soneria dela *careul ofiţerilor* chiamă lung *timonierul*.

Un ordin scurt, *timonierul apare* înroşit şi comunică ceva *Şefului de echipaj*, care, după un semnal lung şuerat cu sifleea, strigă.

— Echipaj la front la prova !

Lenea dispare ca prin minune şi cu vioiciune nebănuită echipajul e înşirat la prova pe *„borduri" : tribord* şi *babord*.

Comandantul apare, priveşte cercetător. Şeful de echipaj dă raportul, arătând răpândirile.

Popescu Apolodor lipseşte dela bord fără voe.

Nu ştie nimeni nimic despre el. Unde e ! De ce-o fi plecat ! Când vine ? Nimeni nu ştie nimic.

De înnecat nu se putea înneca, fiindcă nu-l lăsa *barca de salvare*, care s'ar fi armat într'o clipă şi l'ar fi prins, înainte de a-l prinde pentru vecie fundul apelor.

— Ce e cu Popescu ? întrebă scurt Comandantul.

— Să trăiţi Don Comandant nu ştim nimic de el, raportă şeful de Echipaj.

Intr'un timp iată că apare şi Popescu la malul Dunărei şi se sue în barca ce aducea proviziile.

Cum sue la bord Şeful de echipaj îl duce la comandant.

— Ei, ce e cu tine Popescule, unde ai fost ?

— Să trăiţi *Don Comandant* am fost până în sat.

— Cu serviciu ?

— Nu, Don Comandant.

— Atunci ?

— Am fost să mă plimb niţel.

— Ai cerut voe dela cineva.

— Nu.

— Aşa ? Dar nu întrebaşi cine e primar în sat.

— Nu Domnule Comandant, răspunse Popescu, bucuros că scapă de pedeapsă.

— Ia du-te tu până în sat şi vezi cine e primar. Dar să vii repede, auzi ?

— Am înţeles să trăiţi Don Comandant.

După 20 de minute Popescu era înapoi cu răspunsul.

— Să trăiţi Don Comandant, e primar în sat Ion Plopu.

— Bun, dar învăţător cine ?

— N'am întrebat D-le comandant.

— Ei, păi vezi ,ia du-te de întreabă.

După alte 20 de minute Popescu era înapoi cu răspunsul :

Invăţător... Ionescu ; popă... Popescu ; notar... Dăscălescu ; jandarm Postescu ; moaşe... Piscupescu,... etc. etc. Popescu credea c'a scăpat.

— Buun ! Măi, dar... ceva gâşte erau prin sat ?

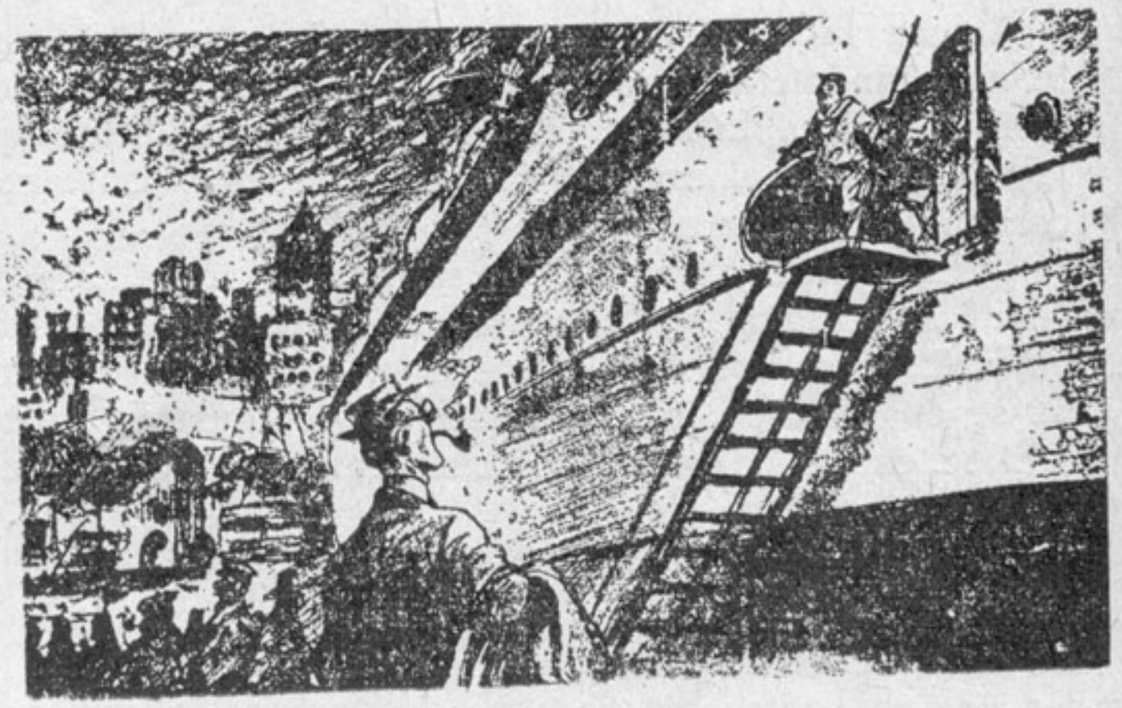
— Era D-le Comandant.

— Ia du-te tu şi vezi cât costă perechea de gâşte, dar să-mi vii repede, pas alergător.

— Am înţeles D-le Comandant. Şi Popescu iar o lua pas alergător, spre sat, că aşa era ordinul.

Alte 20 de minute şi răspunsul era raportat scurt şi cuprinzător.

— Gâştele bătrâne 5 lei perechea.



— Aho ! Până unde mergi !

— Până a primul submarin german !

Bobocii din vara asta 3 lei perechea. Popescu răsufla din greu.

— Măi dar miere de albine o fi în sat.

— Ia dă tu fuga şi vezi cu cât o dă kilogramul.

Altă fugă, alte 20 minute şi răspunsul era gata.

— 2 lei kilogramul mierea de flori de Mai vărsată ! 3 lei kg. mierea în faguri.

— Buun ! Ia să te duci tu acuma Popescule să...

— Să trăiţi D-le Comandant, tăieţi-mă, omorâţi-mă aruncaţi-mă în Dunăre da nu mai mă trimeteţi, că nu mai pot, cad jos, apucă să raporteze Popescu, mort de oboseală.

— Aşa ? Ei, mai pleci dela bord fără voe Popescule. Plimbare ţi-a trebui, plimbare ţi-am dat.

Pleacă d'aici, măgarule !...

Echipajul chihotia la prova de păţania lui Popescu şi nu-l mai lăsa în pace....

— Hai la plimbare Popescule.

— Ia du-te Popescule până în sat de vezi ouă de bibilică sunt ?

— Dar de barză ?

— Da' de ţânţar ?

— Du-te mă prostule că faci o plimbare, complectă Şeful de echipaj.

Seara se lăsase rece, stelele se oglindeau strălucind în apă, echipajul adormise ; numai Popescu n'avea somn, de oboseală şi de necaz, că se făcuse de râs şi la bord şi în sat, unde se ducea pentru un drac de fată cu ochi negri şi obraji îmbujoraţi.

Om la apă

de Căpitan de marină
Z. NEGULESCU

Iunie 1927.

O după amiază frumoasă.

Marea ca oglinda.

Canoniera *„Cpt. Dumitrescu Constantin"* în drum dela Mangalia spre Constanţa.

In lipsa unei nave-şcoală, canoniera a fost improvizată ca atare şi elevii Şcoalei Navale au fost îmbarcaţi pentru practica marinăriei ; în costumele lor de cazarmă abia se deosebesc de marinarii în termen.

La bord se mai găseşte şi un grup numeros de ofiţeri ai Şcoalei Superioare de Război cari se îmbarcaseră la Constanţa pentru a face recunoaşterea coastei spre Sud.

Acuma la întoarcere erau plictisiţi, viteza cu care înainta canoniera nu-i mulţumea. Peisajul nu era deloc variat ; la dreapta mare până la orizont, înapoi tot aşa, la stânga un mal arid, iar în faţă, departe, Constanţa, care nu se mai apropia...

Comandantul navei, Lt. Comandor B., în calitate de gazdă se străduia să le facă ofiţerilor de uscat cât mai plăcută, această ultimă parte a călătoriei, întreţinându-se cu unul cu altul şi oferindu-le gustări, ţigări străine, cafele, dar nu reuşea căci erau prea mulţi şi nu-i putea satisface pe toţi.

Plictiseala amorţea încet, încet pe pasageri.

Dar Comandantul nu s'a dat bătut şi aruncându-le o privire care ar fi spus : „Lasă că vă desmorţesc eu... !" I-a părăsit pentru câteva clipe ducându-se la comandă

Nu trecu mult şi deodată motoarele navei se opresc, iar în Tribord se aude plescăitură aşa ca şi cum ar fi căzut un corp greu în mare.

— *„Om la apă !"*, strigă cineva depe punte.

— *„Om la apă ! Om la apă !"*, răspund alţi marinari.

— Sifleia şefului de cart intră în funcţiune: *U-fi-titi, U-fi-titi - u-fi-u-fi-u - fi-titi,* urmată de comanda grăbită : *„Armamentul bărcii de salvare la posturi !"*.

Pasagerii noştri s'au alarmat şi toţi privesc cu interes şi îngrijorare pe marinarul căzut în apă ; din cauza vitezei navei, a rămas în urmă şi din ce în ce e mai departe. Innoată el voinicește, dar cam greu să ajungă la canonieră căci distanţa s'a făcut de vreo câteva sute de metri. Toţi discută cu aprindere şi cum prind un marinar îl năpădesc cu întrebări la care acesta nici n'are timp să răspundă.

— *Ce s'a întâmplat ? Cum a căzut ?*

— *De ce-a căzut ?*

— *Ştie să înnoate ?*

— *Oare îl salvăm la timp ?*

— *Dar rechini nu sunt pe aici ?*

Armamentul bărcii de salvare a lăsat barca la apă şi într'un minut a părăsit bordul îndreptându-se către cel căzut în mare.

A ajuns la el, l-a suit în barcă şi se întoarce la canonieră. De departe toţi curioşii văd un marinar cu hainele leoarcă de apă.

Intre timp ofiţerul de cart a luat măsuri să se instaleze o scară la care barca acostează. Salvatul se urcă la bord, face câţiva paşi uzi până'n faţa Comandntului şi raportează :

— *„Să trăiţi Domnule Comandant am executat ordinul Dvs !"*

Scena se petrece în preajma ofiţerilor de uscat cari rămân foarte intrigaţi... ce ordin a executat marinarul ?

— *„Bine elevul Hagiu,* — răspunse Comandantul, — *îţi mulţumesc că m'ai ajutat să arătăm şi domnilor ofiţeri dela Şcoala de Război cum se face la noi salvarea unui om care cade în apă ; acuma du-te şi te schimbă iar la Constanţa vei fi invoit în oraş până la miezul nopţii"*, apoi adresându-se zâmbitor pasagerilor :

— „Da, domnilor cred că nu-mi luaţi în nume de rău că v'am făcut această demonstraţie ; dar aveam impresia că ultima parte a călătoriei nu vă mai prezenta nici-un interes şi că vi se părea că nu aţi mai fi avut ce vedea la noi".

Toţi s'au lămurit... şi zâmbesc mulţumiţi că nu a fost decât un exerciţiu-păcăleală.

In sunetele sacadate ale sifleei, echipajul e chemat pentru ridicarea bărcii, trage de curenţii palancurilor deal gruile bărcii ; barca e ridicată la post iar motoarele sunt pornite din nou „Pe drum".

E imposibil ca acest mic episod să nu fi rămas întipărit în amintirea pasagerilor de pe canoniera „Cpt. Dumitrescu" din vara 1927.

Z. N.

Urmare din pagina 230

— aceşti eroi de necomparat ai tuturor luptelor navale, ce stau neclintiţi la datorie şi orbi de ce se întâmplă afară când tunul bubue năpraznic, încordaţi, cu mâinile încleştate pe manete, în căldura aceia infernală de 60 grade, goi şi superbi în învârtoşarea aceia supremă, svârlă nava înainte cu viteză din ce în ce mai mare.

Tunurile încărcate — gata de tras — pentru a avea avantajul primei salve — torpilele lacome în tuburi — sute de perechi de ochi holbaţi în noapte, văd şi fundul mării, dar mi-te duşmanul ce ar apărea din beznă, — nava merge năpraznic, tăind valurile mari ce se sparg până la comandă. Ofiţerul cu navigaţia febril caută drumul cel mai aproape şi-l trasează periculos printre 2 baraje ; — toţi, comandant şi ofiţeri, mateloţi şi distrugător înfrăţiţi în aceiaşi încordare, în aceaşi bătaie de inimă, formează un singur trup şi cu un singur suflet.

Nu se mai comandă — nu se mai vorbeşte — totul se transmite telepatic, fiecare subaltern fără să i se vorbească aude ordinul superiorului său — atât de mare este fluidul nervos ce stăpâneşte întreaga navă.

S'a terminat — ofiţerul cu navigaţia raportează comandantului : „suntem la adăpostul barajelor, — am intrat în regiunea de siguranţă relativă".

Zorii unei dimineţi noi şi frmunoase încep să albească orizontul, de acolo de unde trebuia să vină duşmanul păgân.

Căpitan de marină Receanu

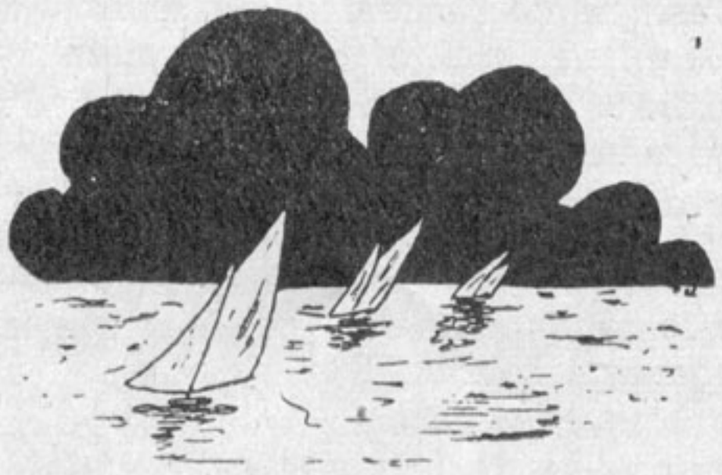
Alarmă

Semnal prelung. Sifleele pe punți.
Tambuchiul dela prova, urdiniș.
Cu bezna 'n cârcă, unora pieptiș,
răsar din beznă marinarii crunți.

Svâcnește torpilorul ca un șiș,
strivind sub crupă valurile-munți.
Plumbi, stropii cad nemilostivi pe frunți,
ard sufletele 'n ochii larg deschiși.

Alarmă! Un siaj travers tribord...
Cu cârma banda, timonier de cart,
(toți nervii încordați la desacord),
pun nava pe o coastă după șart.

R. CONSTANTINIU



Convoi

Dece oare ne-aducem aminte
de basmele sadovene?...
— Spre târg....
Zăvozii gonesc în jur mai cu sârg,
cuminte oile merg înainte...

Corvetele mici, prin seara în pârg,
bat valurile mării în ținte.
Ciobani încătărămați, cu flinte
și bice de foc cu trăsnet în sfârc...

Colo, se cutremură zările,
— țintuește-le 'n dosul pleoapei...
Zăvozii și-au sburlit sipnările...

R. CONSTANTINIU

Mircea

I

Bătrânul Istru tângue prn deltă...
O lacrimă e fiecare strop,
iar plânsul undue din plop în plop,
sau mângâe o probă încă sveltă...

O, prova care mâine va fi ciob!
Mi-a drămuit și mie pe covertă
adolescența cu bucurii, inertă —
și-a risipit tot sufletul pe glob...

Bătrâne bric, aș vrea să mai cutreer
cu tine mări de sbucium și de dor
— am tipărit atlasul lor în creer —

să-mi legeni iar pe vergi primul fior
și cardinal ca viersul unui greer
s'aud din nou chemarea Mărilor...

II

Ieri la cheremul mușilor isteți,
bunic atâtor vechi și noui corăbii,
azi numeri sus pe sarturi bobi de vrăbii
sau ciori în strae de anahoreți.

Te ocoleau din fuga unor săbii
cândva, escorte de delfini lăeți,
azi fluviul răsfrânge în bucăți
catapeteasma fiecărei găbii...

Așa ți-a fost ursit bătrâne oare,
să naufragiezi în alte părți,
stingher, sărman și părăsit sub soare?

Sărmane rege Lear de peste bălți,
în țipătul de lebădă ce moare
aud stridența unui cor de dălți....

R. CONSTANTINIU

Peisaj marin

S'a supărat iar marea și 'nfrățită
Cu vântul, urlă cât o ține gura...
Zadarnic o imploră geamandura,
Că nu-și mai poate ține legătura
Și că se simte-atât de amețită.

Cu dinții ei de spumă inchegată
A rupt din dig morman de pietre sclave,
S'a ridicat cu ele până'n slave
Și le-a svârlit în portul plin cu nave,
Să vadă marinarii ce-i așteaptă.

Și râde, râde — râs hidos de hârcă!..—
Că nu-i stă în potrivă și nu poate,
Nici dig, nici far, nici navele legate!...
Și aruncând un val enorm pe spate,
A smuls trei năvi, fugind cu ele'n cârcă.

D. CIOBANU-DOLJ

ALDO PALAZZESCHI

Mare cenuşie

Privesc extaziat o astfel de mare,
mare nemişcată, egală.

Nu valuri,
nu suflu care să-i încreţească apa,
nici măcar un zefir nu adie.
Deasupra un cer cenuşiu o acoperă,
imens, mohorât şi etern

Privesc extaziat o astfel de mare.
Nu navă, nu pânză, nu aripă,
numai că seamănă
cu o imensă lamieră de argint brumăriu.

Pe ea se arată învăluit fiece astru.
Soarele-şi pune o pânză de doliu,
Luna un văl cenuşiu,
Stelele fără de număr se uită la ea
ţinându-şi vioiul lor ochiu
pe jumătate închis.

Privesc extaziat o astfel de mare.
Dar care fu apa care o umple?
Ţâşni dela munte?
Izvorî din pământ?
Din ceruri căzu?
Ori mai de grabă din ochii lumii căzu?

Mare cenuşie,
ca o lespede de argint brumărie,
nemişcată, egală şi singură,
te privesc in extaz.

— Dar există marea aceasta? — Există,
Desigur că da!
O văd numai eu,
numai eu mă opresc s'o privesc,
şi eu însumi ţesutu-i-am pânza,
care dintâi s'o brăzdeze.

Traducere de PIMEN CONSTANT

GIUSEPPE GERINI

Aripi, aripi, aripi

Aripi, aripi, aripi,
Aripi ale patriei mele,
Aripi şi pânze latine!
Cu voi peste necredinciosul ocean
Zboară sufletul,
Pânza luminii latine ce rupe 'ntunericul,
Zbârnâie vuietul dela elice,
Taie azurul,
Ajunge la stele.
Neamuri din lumea întreagă, popoare, popoare,
Se'ntoarce Nava latină.

(„Ali, ali, ali")

Traducere de PIMEN CONSTANT

MANLIO DAZZI

Seară marină

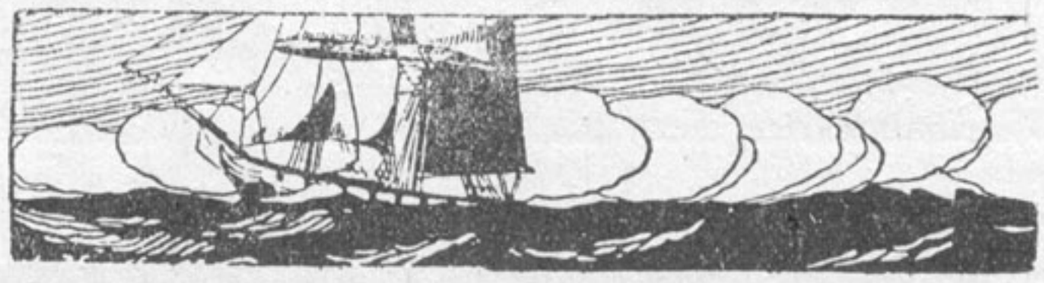
Seara se-apropie. Apa de aur verzui
Se marmorează de umbră sân cu sân.
Navă, albă şi tare, se face
Ca un suflu de iarnă.
O, seară, câtă dorinţă de clopote!

Seară marină, cât dor e aici, în adânc,
Ce chin îndelung pentru o ţară anume,
Cu o femee şi-un Dumnezeu anumit de iubit!
O, seară, concretă umbră de case,
Dela orişice trudă a zilei
Să mă ducă de mână la ei.

Sufletu-aici se desface, la fel ca lumina;
Aici elementele fără de margini
Năvălesc cu'ntrebările'n inima scurtă,
Iar aparenţele 'ncântă prezentul puţin
Mai mari şi mai reci şi mai vane.
O, refacă-se'n viaţa cea bună,
Boabe de struguri în pâinea ce muşc.

Dar tu, seară de mare, atârnată de streaşini
Ca nişte rândunele,
'Tu, aparenţă supremă,
Ce pari milostivă cu noi,
Chiar de te-aş şti doar un simplu amestec
Al zilei cu noaptea,
Păstrează-mi inima ce'n corpul uşor
De lumină şi umbră copil ţi-am visat-o,
Vorbeşte-mi ca suflet la suflet. Iată, te-ascult.

Traducere de PIMEN CONSTANT



FRIEDRICH HEBBEL

Tânărul corăbier

Corabia îşi umflă pânza.
Viu murmură întrânsa vântul.
El iute ancora-şi ridică,
Îndreaptă cârma fără frică
Şi sboară părăsind pământul.

Câte o pasăre 'ndrăzneaţă
Voios catargul ocoleşte;
Apune soarele-orbtior,
Iar câte-un peşte lucitor
În jurul oaspelui pluteşte.

Aş vrea să sar indată'n ea:
În larg e 'mpărăţia mea!
Sunt tânăr doar până acum,
Iar mare-i pentru orice drum.
Pe unde? Ori şi unde-aş vrea.

Traducere de PIMEN CONSTANT

CĂRŢI ŞI REVISTE

de SCARLAT PREAJBĂ

● CĂRŢILE MĂRII se intitulează un articol (publicat în ziarul „Viaţa" Nr. 877, anul III), de N. Papatanasiu, care arată că alături de literatura de imaginaţie este şi literatura documentară cu descrieri de istorisiri de călătorie, memorii şi înfăţişeri de vieţi, experienţe şi întâmplări sub forma unor aventuri. „E curios că în Franţa, unde încă din timpurile cele mai îndepărtate, marinarii au fost atât de numeroşi, nu a existat un romancier, care să ştie să înfăţişeze pe oamenii mării, cum au ştiut s'o facă, în Englitera, un Robert Stevenson, de pildă, şi mai apoi Joseph Conrad". Marinari şi scriitori, în Franţa, sunt citaţi Pierre Loti şi Claude Farrère. Acum e citat Edouard Peisson, marinar şi el, care a scris cărţi cu conţinut marinăresc, precum sunt: *Ballero le capitaine* care schiţează un anumit tip de marinar; *Le courrier de la Mer Blanche* e povestirea unei călătorii a autorului dela Brest la Arhangelsk; *L'étoile noire* e o nuvelă dramatică; *Hans le marin,* carte cu preocupări sociale; *Parti de Liverpool* este un roman cu istorisirea unui pachebot care se scufundă în Atlantic; *Gens de mer* şi *L'Aigle de mer,* ambele cărţi sunt romane cu desvoltări mai mari.

● BASARABIA, GURILE DUNĂRII ŞI STRÂMTORILE se intitulează un articol — publicat de d. profesor N. Daşcovici în ziarul „Timpul", foarte interesant, care reaminteşte, cititorilor, această chestiune de o permanentă actualitate. Autorul, destul de cunoscător şi competent în problemele strâns legate de Dunăre şi Mare, face un scurt istoric al celor trei elemente geografice, Basarabia, Gurile Dunării şi Strâmtorile, care au intrat în combinaţiunile politicei moscovite de totdeauna, încă dinaintea ţarului Petru-cel-Mare. Chestiunea de faţă e bine că este deseori reîmprospătată pentru toată lumea şi d. prof. Daşcovici ne-o reaminteşte, şi de astădată, făcându-ne, prin acest fapt, un mare serviciu naţional.

● GURILE DUNĂRII STRÂMTORILE, capitol din Istoria Românilor destul de important, face obiectul preocupărilor presei noastre. Semnalăm articolul d-lui Ştefan Ionescu, publicat în ziarul *„Viaţa"*, cu titlul de mai sus, în care sunt arătate străduinţele d-lui Profesor N. Daşcovici, dela Universitatea din Iaşi, ca această problemă a Gurilor Dunării şi Strâmtorilor să fie popularizată nu numai în ţară, dar şi înţeleasă de cercurile străine. Carpaţii şi Dunărea, cu ieşirea acestui mare fluviu la Mare, sunt strâns legate de obârşia, evoluţia şi existenţa poporului şi neamului românesc. Ţara noastră, aşezată aci, are de împlinit un rost istoric în Europa, prin Dunăre şi Mare, de care rol nu vrea să ştie Rusia din trecut şi prezent. De aci reese permanentul conflict între Rusia şi Europa, încă depe timpul ţarului Petru-cel-Mare şi a ţarinei Ecaterina II. Deşi, în 1792, prin tatatul dela Iaşi, frontierele Rusiei cu Ţările Române au fost fixate la Nistru, totuşi, ulterior, în urma războiului ruso-turc, din anii 1806, ne este răpit pământul Basarabiei. Autorul — după ce enumără aceste fapte istorice — reaminteşte de crezul politic al marelui Mihail Kogălniceanu: că EUROPA NE-A DAT, IN PAZĂ DUNĂREA, ca atare ROMÂNII SUNT PĂZITORII GURILOR DUNĂRII, ca să le păstreze pentru prosperarea întregului continent european. *Gurile Dunării, fiind în stăpânirea României, asigură situaţia Turciei;* iar *Strâmtorile, fiind în stăpânirea Turciei, asigură existenţa neştirbită a României.* Turcia şi România îşi au o aceiaşi menire în Europa, — ca atare sunt şi vor rămâne prietene prin acelaşi interes comun gurile Dunării şi Strâmtorile dela Dardanele. Articolul ziaristului Ştefan Ionescu e plin de adevăr şi interes istoric-naţional.

● MORSKI SGOVOR, organ al *Ligii Navale Bulgare,* apare la Varna, de 20 de ani; nr. 5-6 reproduce, în traducere, articolul publicat în revista MAREA NOASTRĂ, *„despre construcţia unei bărci uşoare"* (cu text şi ilustraţiuni) pentru care mulţumim. Iată o frumoasă colaborare între cele două Ligi, care activează în cele două ţări Dunărene, care se cer a fi prietene şi aliate, nu numai de bună vecinătate, acum şi în viitor. Suntem satisfăcuţi de reproducerea citatului articol, din revista noastră, în buna revistă a „Ligii Navale Bulgare" MORSKI SGOVOOR, semnalând acest fapt cu bucurie colegială.

● Toate ziarele din ţară, mai toate revistele şi prin radio, s'a sărbătorit CENTENARUL ARTILERIEI ROMÂNE, eveniment căruia i-am zice mai potrivit RENAŞTEREA ARMEI ARTILERIEI noastre, deoarece această armă a fost întrebuinţată, pe câmpurile de luptă, de către oştile moldo-valahe, încă de pe la 1400 sub forma acelor timpuri. Am urmărit acest eveniment militar prin presă, conferinţe, festivaluri şi în revistele de specialitate militară, desfăşurat după un program bine alcătuit. Lumea civilă a fost pusă în curent cu evoluţia, istoricul şi faptele de arme ale bravei noastre artilerii. Programul de propagandă a fost un mijloc bine ales pentru ca marele public din ţară să ia contact cu tot ceeace a fost odinioară, cu ceeace a făptuit în trecut, în războae şi în actualul război, artileria română. In adevăr, artileriştii şi tunarii noştri constituesc o mândrie naţională. De pe urma acestei mândrii culeg roadele cetăţenii, ţara şi neamul. Membrii Ligii Navale Române şi colaboratorii revistei „Marea Noastră" salută artileria română, cu bucurie, urându-i prosperare în desvoltarea ei tehnică şi repurtarea aceloraşi succese pe câmpurile de luptă, în viitor, spre onoarea ei şi salvarea neamului românesc.

● Ultimul număr, apărut, al excelentei reviste GAZETA MILITARĂ, de sub harnica direcţiune a d-lui general *Virgil Economu,* e consacrat sărbătoririi artileriei române. E o ideie bună ca armele să fie sărbătorite la ocaziuni potrivite. S'a ales momentul istoric când s'au pus bazele reorganizării, pe unităţi modern încadrate, a artileriei încă de acum 100 de ani. Istoriceşte vorbind, tunuri şi tunari au existat, în vechile oştiri moldo-valahe încă dinainte de anul 1400. E fapt învederat că micile, dar avântoasele noastre oştiri româneşti, au avut, în compunerea lor, şi tunuri, aşa după cum erau vremile şi împrejurările de odinioară. Chiar numărul 90 al „Gazetei militare" ne oferă documente doveditoare în sensul afirmaţiunilor noastre. Iar d. general Ion Anastasiu, în a sa valoroasă operă OASTEA ROMÂNĂ DEALUNGUL VEACURILOR, ne serveşte pagini, în această privinţă, de vrednică luare aminte că artileria Ţărilor Româneşti e tot atât de veche ca şi dorobanţii, căciularii, călăraşii viteji depe timpul lui Ştefan-cel-Mare, Petru Rareş, Ioan-Vodă-cel-Cumplit, Mihai-Viteazul. Aşa ne arată d. general V. Atanasiu, inspectorul general al artileriei, în articolul său publicat în „Gazeta militară" nr. 90 (pag. 11-12) şi neobositul publicist Ant. Tomiţa-Răzaşul, în aceiaş revistă (pag. 17-24). Avem tot în „Gazeta militară" (nr. 90) reproduse foarte interesante ilustraţiuni, procurate de Tomiţa-Răzaşul, care fac dovada tezei susţinută de noi că artileria română e cu mult mai veche decât 100 de ani; bunăoară ni se înfăţişează: bombardarea cu bolovani în lupta dela Posada (p. 6), stema ţării româneşti pe tunul lui Petru-Cercel (p. 7), tunul lui Petru-Cercel (p. 20), ţevi de tun din secolele XV-XVII dela Cetatea-Albă (p. 21). Semnalăm articolul *Romanul artileriei navale,* de d. comandor A. Negulescu, în care ni se descriu, pe scurt, introducerea şi rolul artileriei la bordul navelor streine şi române — interesant studiu, care s'ar cere a fi mai desvoltat, în alt articol, tot în revista „Gazeta militară", pentruca şi camarazii nemarinari să cunoască evoluţia artileriei navale. Dela vechea părere a cărturarului general Hârjeu că *„ofiţerii noştri de marină sunt excelenţi manevrieri şi navigatori, desăvârşiţi marinari, dar le lipseşte spiritul militar"*, s'a evoluat progresiv, făcându-se dovada, în actualul război, că *marinarii sunt nu numai navigatori,* în continuă luptă cu elementele naturii, *ci şi războinici, buni tunari şi buni torpilori* — după cum spune d. comandor Ne-

gulescu, în articolul său, citat, publicat în „Gazeta militară" (nr. 90, p. 26).

● MAREA ŞI MARINARII e o publicaţiune a *Ligii Navale Române,* al cărei autor este d. v.-amiral-adjutant *N. Păiş,* preşedinte activ al Ligii. Pentru nemarinari avem de tras învăţăminte citind această scriere, iar pentru marinari această broşură constitue reaminturi care nu se uită. După o introducere, extragem câteva note folositoare şi introductive pentru oricine. Se arată (la p. 4—5) exportul efectuat pe Dunăre şi Marea Neagră, în tone, pe anii 1937, 38 şi 39; iar concluziunea duce la nişte realităţi crude; traficul nostru exterior rerezintă numai 13% din transporturi pe uscat, restul de 87% transporturi fiind efectuat pe Dunăre şi Mare; pe Mare numai 8% din transporturi sunt tracute cu mijloace româneşti de vreme ce 92% sunt cu mijloace străine; pe Dunăre situaţia e mai bună: se transportă cu mijloacele noastre 25%, iar cu mijloace streine 75%. Procentul de 92%, de mai sus, a transporturilor pe Mare, efectuate cu nave streine, transformat în bani, înseamna aprox. 10 miliarde lei anual, în devize streine. Produsele ţării romaneşti trebuesc transportate, acolo unde ne sunt cerute, în streinatate, numai cu vapoare naţionale. Iata o problemă de care conducatorii şi factorii direcţi ai marinei, în viitor, se vor achita, în mod conştiincios, pentruca ţara să fie la înălţimea situaţiunii la care va fi ridicată în Europa — nouă. Domnul amiral Păiş, cunoscând perfect de bine această problemă, o evidenţiază oridecâteori i se prezintă ocaziunea. Deocamdată din broşura *Marea şi Marinarii* ne-am marginit la semnalarea acestei probleme, în scurte tinii, făgăduind a reveni asupră-i.

● Revista TEHNICA ŞI VIAŢA a împlinit un an dela apariţie; apare lunar, în Bucureşti (str. Alex. Lahovary, 43); merită atenţiunea, de oarece are un scop bine determinat; sub conducerea d-lui inginer I. D. Stănescu, redactor responsabil al acestei bune publicaţiuni. Conţine un material bine ales, interesant, documentat, bazat pe studii serioase. Textul e însoţit cu ilustraţiuni bogate şi reuşite.. Haina sub care apare e din cele mai îngrijite. Din materialul abondent menţionăm următoarele articole: *Pentru marina românească,* de N. Caranfil (în nr. 2); *Un nou cod al apelor,* (editorial) *Poduri peste Dunăre,* (D.), *Stuful, una din problemele valorificării Deltei,* de prof. Dan Rădulescu (nr. 3); *Mari lucrări hidraulice pe Dunărea românească,* de ing. Paul Cartianu, *Viitoarele comunicaţii dunărene, văzute prin prisma intereselor româneşti,* de ing. A. Diaconescu (nr. I, anul II); *Două publicaţiuni din 1856 despre Dunăre,* de C. Burghelea (în nr. 2, idem); *Gura Sulina mai poate asigura navigaţia maritimă?* de ing. C. Burghele, *Reţeta de ape navigabile în România,* de Emil Dar (nr. 4); *Pe marginea proectelor unui canal navigabil Bucureşti-Dunăre,* de ing. A. Vuzitas, *Reţea de ape navigabile în România* (urmare de Emil Dar (nr. 5); *Reţea de ape navigabile în România* (continuare), de acelaş autor (nr. 6); *Păreri pentru amenajarea regiunii lacurilor din Capitală,* de N. Caranfil; *Canalul navigabil Bucureşti-Dunărea,* de ing. A. Vuzitas (nr. 7); *Transportul de mărfuri pe Dunărea românească după încheerea păcii,* de ing. A. Chiricuţă (nr. 8); iar cu ocaziunea intrării revistei în anul II, e un articol al d-lui prof. I. Simionescu, preşedintele Academiei Române, din care reiese binele şi folosinţa, prin apariţia bunei reviste TEHNICA ŞI VIAŢA, pentru oamenii de specialitate şi iubitori de progres ai ţării. In ultimul nr. al revistei „Tehnica şi viaţa" (nr. 11, anul II, 1943) se face recenzia cărţii d-lui profesor Dionisie Germani, intitulată Hidraulica teoretică şi aplicată, anunţată să apară în 5 volume. Deocamdată, din această vastă lucrare, profesată de autor, ani îndelungaţi, la şcoala politehnică din Bucureşti, a apărut primul volum care se ocupă cu *„Hidrostatica şi aerostatica".* Studioşii şi practicanţii materiei, tratată de d. prof. Germani, să fie bucuroşi că ştiinţa tehnicei româneşti e în marş, în progres.

● O carte de un interes important naţional este a d-lui N. P. VAIDOMIR, fost profesor în învăţământul românesc din Macedonia, intitulată CONTRIBUŢIUNI LA ISTORIA ROMÂNILOR SUDDUNĂREANI: ORIGINA TRACĂ A MACEDONENILOR PREROMANI, care are o prefaţă scrisă de dr. Naum Nance, directorul ziarului *„Macedonia".* Cartea este de o perfectă actualitate; autorul documentează origina tracă a Macedonenilor alături de toţi Romanii. Prin hărţi şi scheme, aflate în text, şi cu citate din istoriografi cunoscuţi, putem urmări origina tracă a fiecărui grup macedonean şi dăinuirea lor pe plaiurile unde se găsesc astăzi. Cartea d-lui Vaidomir completează un gol şi este cu atat mai importanta cu cat chestiunea macedo-română e o problemă vitală pentru neamul nostru, a carei dezlegare trebue urmărită, cu toată perseverenţa, şi cu toată seriozitatea, deoarece istoriografii streini, în deosebi cei greci, raspandesc idei dăunătoare cauzei noastre naţionale, nu numai pentru connaţionalii noştri dela Pind, dar şi pentru intreaga romanime. Felicitam pe d. profesor N. P. Vaidomir pentru munca întreprinsă, prin cartea sa, care aduce reale servicii ţării şi neamului romanesc.

● Două importante publicaţiuni, apărute până acum, prin grija d-lui Pan. M. Vizirescu, colecţiune întocmită în colaborare cu reporterii de război P. P., sunt: TRECEREA PRUTULUI şi TRECEREA NISTRULUI (editura „Dacia Traiană, Bucureşti). Sunt pagini înălţătoare, grave şi solemne, care cheamă armata şi fiii neamului romanesc la lupta sfanta pentru desrobirea Bucovinei şi Basarabiei ca revenire la reintregirea pământului de-a pururea unitar şi acelaş care a fost şi va fi să fie: Daco-roman. Dincolo de reportagiile profesionale, exercitate sub ploile de gloanţe şi bombardamente, tot atat de primejdioase ca şi însăşi acele ale luptătorilor depe front, simţim svâcnirile şi bătăile inimelor acelor care le-au scris şi le-au trăit scriindu-le cu mâna emoţionată de bucurie şi plăcere că au avut fericirea de a fi participat la războiul sfânt împotriva bolşevicilor.

● TRECEREA PRUTULUI e prima serie tipărită, care face parte dintr'un ciclu de patru scrieri ce întregesc colecţiunea intitulată „Sânge românesc pentru lumea nouă", destinată să înfăţişeze luptele şi faptele de arme eroice ale bravilor noştri ostaşi în războiul sfânt din 1941-42-43. Sunt documente scrise cu sânge din abundenţă vărsat de ostaşii Regelui şi Conducătorului, pentru reintregirea hotarelor României. La Prut, Nistru, Odesa, Bug, Nipru, Doneţ, Marea-de-Azov, Crimeia, au luptat vitejeşte ai noştri, alături de neînvinsele armate germane, ca să zdrobească hidra sălbatecă, isgonind-o dincolo de marginile Europei, în Asia de unde, au venit aceşti barbari moscoviţi. Măreţele acte militare săvârşite de ai noştri dela acei mulţi soldaţi necunoscuţi, până la comandantul de căpetenie care le-a insuflat dârzenia şi bărbăţia, smulg admiraţia lumei întregi, că de-acum Ţara şi Neamul dincolo de graniţe sunt ştiute şi recunoscute şi prin ele vin împlinirile năzuinţelor noastre naţionale. Vechile virtuţi ostăşeşti reînviate prin Mareşalul-Conducător, reamintesc biruinţele străbune prin care naţia s'a păstrat, aci, neclintită, ca stâncă tare, împotrivindu-se valurilor ce s'au revărsat, în atâtea veacuri, din toate părţile pământului. In această primă carte — „Trecerea Prutului" — sunt pagini cu acte oficiale şi mai sunt pagini scrise pe câmpurile de lupte: şi unele şi celelalte vor rămâne, deapururea nepieritoare, în capitolele Istoriei războiului nostru sfânt. E un serviciu pe care d. Pan Vizirescu l-a adus vitejiei româneşti, prin această colecţiune tipărită, căci actele reproduse în *Trecerea Prutului* merită să fie strânse şi fixate pentru prezent şi viitorime.

● BULETINUL SOCIETĂŢII REGALE ROMÂNE DE GEOGRAFIE (tomul LX, 1941, Bucureşti, 1942) este o prea însemnată şi instructivă arhivă, care poate fi cercetată de orice intelectual, ca atare toţi intelectualii pot să fie şi membri ai numitei societăţi, căci nimeni nu se poate lipsi de cunoştinţele geografiei. Iar în ce priveşte marinarii, ei nu pleacă la drum fără de o hartă geografică, dar anterior au studiat Geografia tuturor ţărilor din lume. Iată cât de binevenit este acest buletin, de aproape 500 pagini, cu *studii, note şi comunicări,* cu *fapte* şi *recenzii — bibliografice* (cuprinse în *cronica geografică)* şi note asupra activităţii administrative a societăţii (arătată în capitolul *viaţa societăţii*). Tot materialul, tipărit în acest buletin, este prea interesant, ca să nu fie citit în întregime; deci, din parte-ne, am îndemna mai mult la cercetarea întregului volum decât a-i face o recenzie. Căci

această recenzie, oricât de desvoltată ar fi ea, rămâne o palidă descriere a tuturor studiilor şi comunicărilor cuprinse în buletin, care n'ar fi redate decât în puţine linii ; aşa că tot lectura directă rămâne cea mai bună recomandaţiune, pe care o facem noi pentru cunoaşterea buletinului. Colaboratorii acestui volum sunt specialiştii : Vintilă Mihăescu, Tiberiu Morariu, Nicol. M. Popp, Victor Tufescu, Gh. Vâlsan, Raul Călinescu, D. D. Burileanu, Mih. Constantinescu, Tr. Biju, Aurel Iordănescu, C. C. Anoaia, ş. a. Subiectele conţin desvoltări asupra elementelor geografice, în mare parte, româneşti ; şi câteva streine. Sunt toate interesante. Găsim, îndeosebi pentru marinari, notiţele despre marele artist *Leonardo da Vinci ca oceanograf*, de dr. N. M. Popp. pe care le semnalăm atenţiunii cititorilor noştri, deoarece celebrul artist italian s'a preocupat şi de studiul mişcărilor ondulatorii şi al valurilor, apoi de acţiunea de roadere, transport şi depunere a valurilor şi evoluţiunea unei porţiuni de litoral sub întreita acţiune a valurilor oceanelor şi mărilor.

● REVISTA CURSURILOR ŞI CONFERINŢELOR UNIVERSITARE, nr. 9—10, anul VIII,, 1943, director I. Gr. Perieţeanu, cuprinde cuvântările rostite la inaugurarea „Săptămânii Olteniei" de d. Mareşal Ion Antonescu şi D. prof. Mihai Antonescu ; cuvântul d-lui arhitect I. D. Enescu, ministrul muncii, adresat muncitorilor ; despre Mitropolitul Veniamin Costache, de prof. I. Savin ; Omagiul poporului japonez de Marius Verbiceanu (căp. comandor) ; Fundamentul Suveranităţii de lt. magistrat dr. G. Gheorghiu şi poezia „Războiul sfânt" de G. I. Vlădoi.

● LUCRĂRILE INSTITUTULUI DE GEOGRAFIE al Universităţii din Cluj (Timişoara), apărute în vol. VII (1942 ; în 480 pag.), contribue la cunoaşterea pământului şi poporului românesc, îndeosebi de dincolo de Carpaţi. Fondatorul şcoalei geografice ardeleneşti, profesorul George Vâlsan, a început aceste lucrărri şi acum urmaşii le continuă cu aceiaşi însufleţire şi pricepere. Volumul de faţă, al VII-lea. a apărut sub grijea d-lui prof. Sabin Opreanu cu un material ştiinţific riguros ales, din care, în ceeace ne priveşte. citäm îndeosebi : *Evoluţia şi importanţa economică a reţelei hidrografice din Sibiu*, de Al. Hatieganu. *Probleme româneşti dunărene*, de N. Al. Rădulescu. *Exploatarea pădurilor şi plutăritul pe valea Bistriţei moldovene*, de A. Vlad-Popovici, etc.

● In revista EXCELSIOR (nr. 139. anul VIII). citim articolul TENDINTELE POLITICEI RUSESTI LA DUNĂRE ŞI ECONOMIA ROMÂNEASCĂ, de dr. Florin Codrescu, un studiu istoric al problemei Dunării şi al gurilor Dunării. scris cu competentă bazată pe citaţii din Hurmuzaki, Codrescu, A. D. Xenopol, N. Iorga. Jean Bart (comandor Eugen Botez), avocat dr. P. Manolescu, N. Dascovici. N. Şuţu, Ioan Chica. Articolul se ocupă de acapararea Dunării, în dauna vechilor Principate Româneşti, dela 1812. de către politica moscovită ţaristă.

● BULETINUL PREGĂTIRII PREMILITARE ŞI EXTRAŞCOLARE nr. 7—8, anul IX, 1943, are sumarul consacrat programului cultural-educativ pentru tineret, cu recomandaţiuni oficiale date de d-nii colonel Şt. Corciu şi M. O Stan ; apoi găsim material folositor la şedinţele premilitare colecţionat din Oltenia ; este şi un program-tip pentru serbarea închinată zilei dela *1 Decembrie 1918*, cu poezii, conferinţă, teatru, bine alcătuit şi potrivit pentru orice şcoală sau cămin cultural dela sate sau oraşe. Se găseşte, în acest număr, un bogat material pentru educaţia tineretului nostru premilitar şi extraşcolar. Semnalăm şi *calendarul sportiv*, pentru băeţi şi fete, pe anul 1943-1944 (p. 83-104), alcătuit de d. prof. M. Balosache, pe anotimpuri şi perioade de peste an. Intre exerciţiile educaţiei fizice ne bucurăm că sunt trecute şi sporturile pe ape. Iată, aflăm că subinspectoratele situate pe ape, în apropierea apelor curgătoare sau stătătoare, sau ale căror oraşe, reşedinţe de judeţ, au bazine, vor programa în luna Mai — dacă e timpul prielnic — *sportul înnotului ;* iar subinspectoratele care dispun de timp şi de mijloace vor programa şi *canotajul* (p. 98). Mai găsim, ca, în timpul verii, să fie organizate *cursuri locale de înnot*, pe inspectorate care au la îndemână mijloace trebuitoare, pe serii de câte 20 de zile, în lunile Iunie şi Iulie (dar de ce nu şi în luna August ?) subîmpărţite *pentru tinerii începători* şi pentru acei *care cunosc înnotul ;* apoi se vor ţine *concursuri locale de înnot* pentru băeţi şi fete (între 15 şi 19 ani) între 20 Iulie—1 August 1944 ; apoi în Bucureştit vor fi *concursurile naţionale* între 10 şi 15 August 1944 (p. 100—101). Innotul trebue generalizat pentru întregul tineret din ţară.

● REVISTA GEOGRAFICĂ ROMÂNĂ, fundată de prof. N. Rădulescu se găseşte în al V-lea an dela apariţie, e singura revistă din ţară pentru studii geografice, apare trimestrial. Ultimul număr cuprinde chestiuni interesante privitoare la această specialitate.

● BULETINUL DE INFORMAŢII AL INSTITUTULUI DE CERCETĂRI PISCICOLE AL ROMÂNIEI, anul II, nr. 9, conţine articole despre *conservarea materialului textil pescăresc, utilizarea resturilor de peşte şi a peştelui necomercializabil, lacurile ca ape pescăreşti, duşmanii păstrăvilor, îndrumări piscicole, informaţiuni.*

● GÂNDIREA, anul XII (Bucureşti), director : Nichifor Crainic. Nr. 7 e închinat *poetului V. Voiculescu ;* iar nr. 8 *poeziei noastre* religioase. Această revistă este o prea bună publicaţiune, care e urmărită de intelectualitatea românească, cu viu interes, în desvoltarea curentului pe care *gândirismul*, în ţara noastră, îl exprimă şi îl realizează în poezie, în eseuri, în nuvelă, în artă. In puţine cuvinte acest *gândirism* e cuprins în formula *naţionalism ortodox gen românesc*. Căci naţionalismul e practicat şi în alte ţări ; e prea adevărat ; dar, în ceeace priveşte ţara noastră, aşa cum România e aşezată, prin situaţiunea ei geopolitică, acest curent e salutar şi binevenit pentru păstrarea neştirbită şi nealterată a culturii şi a etnicităţii noastre naţionale. Fiinţa neamului românesc trebue să rămână permanentă, unitară şi perfect ortodox românească.

● LUMEA MILITARĂ ILUSTRATĂ, anul X, nr. 2—3, număr festiv închinat *Bucureştilor de azi*, cu peste 150 pagini, text şi ilustraţiuni, conţine articole şi studii semnate de I. P. S. S. Nicodim, patriarhul României, generalii Virgil Economu, Radu Rosetti, Gr. Constandache, Ion Manolescu, vice-amiral I. Bălănescu ; colonelii Vasile Chiru, D. Ionescu-Morel, Ion Gr. Popescu, Şt. Corciu, D. Macovescu, V. Nădejde, H. Georgescu, comandor A. Negulescu ; lt. colonelii I. Stănescu, Sever Slătinescu, N. Vlădulescu ; dr. D. Paulian, d-na Alexandrina Cantacuzino, Cezar Cristea, Ant. Tomiţa-Răzaşul, Radu Miron, Const. Răuleţ, Florin Codrescu, Şt. Pop, C. Popovici, C. C. Teodorescu, M. Băcescu, Al. Costin. Semnalăm articolele : *Liga Navală Română*, scris de d. comandor A. Negulescu, *Asanarea lacurilor*, de d. colonel V. Nădejde şi *Navigaţiunea fluvială română.*

● Revista ROMÂNIA EROICĂ apărea la Cluj, dar azi ea continuă să apară în Bucureşti, vremelnic sediu până ce va sosi veleatul să-şi reia reşedinţa permanentă tot în capitala Ardealului românesc. D. Ion Colfescu-Delaturda ,directorul revistei, îşi depune toată strădania ca materialul pe care-l publică să fie cât mai potrivit programului dintr'un început al acestei bune reviste. Este destul să citäm titlurile articolelor ca să se facă dovada că această publicaţiune este la înălţimea vremurilor actuale. Iată sumarul (dela nr-ul 5, anul VII, 1943) : COPIII NEAMULUI (red.) ; PARAŞUTIŞTI (versuri) de subtilul poet I. Gr. Perieţeanu ; IMPERATIVE CATEGORICE, sfaturi potrivite, de Ioan Al. Bran. Lemeny; O ALIANŢĂ DIABOLICĂ, de Ion Colfescu-Delaturda ; PORTUL DAC, cu citări în versuri, de Ion Chelcea ; în *cronică* se face recenzia noului volum de versuri al poetului I. Gr. Perieţeanu : SVONUL ANILOR.

● ECONOMIA ROMÂNĂ (Rumänischer Wirtschafftsdienst, Informazioni economiche Romene, nformations économique roumaines) n-rul 1—2, anul XXV, 1943, este buletinul oficial al ministerului economiei naţionale ; apare la trei luni. Conţine articole-studii, documentaţii, producţiuni şi repartiţiuni, scrise în patru limbi. Semnalăm articolele : *Diviziunea internaţională a lucrului şi problema securităţii naţionale*, de G. Cumpănaşu ; *Privire istorică a desvoltării creditului în România*, de V. V. Protopopescu ; *Expoziţia româno-germană de autostrade şi căile de comunicaţii*, de I. Gr.

Oprişan; *Bibliografia* în legătură cu economia românească.

● Ultimul număr al bunei reviste PLAIURI NĂSĂUDENE a fost închinat celor 80 de ani ai liceului din Năsăud, care a fost înfiinţat în 1863. Conţine un bogat material literar în legătură cu acest important eveniment cultural. Cărturari şi poeţi şi-au dat întâlnire în această revistă, din toate unghiurile ţării, ca să rememoreze evenimentul în toată splendoarea. Scriitorii de marcă, care au cunoscut liceul şi s'au hrănit sufleteşte la luminile acestui aşezământ, şi-au reînviat gândul lor la izvorul amintirilor, scriind frumos; dar şi alţi cărturari, din ţară, au publicat articole de alese simţiri. Citind paginile revistei, însoţite de ilustraţuni, facem cunoştinţă completă de renumitul liceu dela Năsăud. Acest frumos număr, cu un material atât de selecţionat, face din revista „Plairui năsăudene" una din publicaţiunile de mare prestigiu în cercurile intelectualilor ţării noastre. Cu acest prilej, a celor 80 de ani dela înfiinţarea liceului, s'au pus şi bazele cercului năsăudean cu sediul în Bucureşti. t

● ROMÂNIA MILTARĂ nr. 8—9 are, între atâtea articole importante publicate, şi *Acţiunea marinei în ultimele două războae,* datorită d-lui lt. comandor Eugen Săvulescu, studiu cu trei părţi: partea tratează despre războiul mondial 1914—1918 în toate fazele; partea II se ocupă de războiul actual, pe lângă acţiunile pe ape, dar şi cele aeriene; iar partea III desvoltă războiul naval în Marea Neagră, care cuprinde descrieri cu consideraţiuni de ansamblu, despre cucerirea Odesei, a Sevastopolului şi a Crimeei, autorul încheindu-şi interesantul său studiu cu anumite concluziuni, care vin în folosul luminării cititorului, prin cuvintele acestea:: *„Contra citadelei terestre Europa luptă, astăzi, puterile navale anglo-saxone. Deciziunea războiului va veni din acest duel. Mai mult decât pe câmpiile Rusiei, soarta războiului se va decide pe vastele întinderi ale Mărilor".* (p. 73).

ROMÂNIA MILITARĂ nr. 10/1943, are cuprinsul: *Constantin Prezan, mareşal al României,* de general Gr. Constandache; *Cetăţeanul şi Naţiunea,* de colonel Alex. Budiş; *Constatări şi învăţăminte din luptele dela Odesa,* de lt. colonel V. Danacu; *Ideile noui în slujba viitorului popoarelor,* de sublocot. paraşutist Al. Costeanu; *Bibliografie; recenzii,* de locot. Const. Ciocan, căpit. Ion Mailat şi A. Tomiţa-Răzeşu. Mulţumim pentru cuvintele bune adrerevistei „Marea Noastră", care lucrează pentru propăşirea marinei române.

● ZIARUL ŞTIINŢELOR, anul LVII (Bucureşti), revistă excelentă pentru popularizarea tuturor cunoştinţelor practice, de care omul se foloseşte în viaţa de toate zilele. Apare sub direcţiunea d-lui comandor Aurel Neguescu - Moş Deamare. Sunt publicate articole, studii, descoperiri, invenţii (cu text şi ilustraţiuni), care interesează nu numai pe tineri, dar şi pe oamenii maturi. E o plăcere a o avea ,această revistă, sub ochi. Instrueşte, foloseşte, distrează şi recrează pe cititori. E un magazin, frumos tipărit, complet, care e bine să se găsească pe masa oricărui om, indiferent de cultura ce va fi având acel om. Pe lângă varietate în materie, dar e şi îndemânatec rânduit materialul redacţional, că place ochilor chipul cum e aşezat, în pagini cu mult gust artistic-tehnic. Fiecare număr, al acestei reviste, are şi răspunsuri la diferite întrebări pe care cititorii doresc să le aibe. Iar la sfârşitul celor 20 de pagini, revista publică şi portretul cu note biografice al diferiţilor oameni de ştiinţe români. Recenzentul, care a însemnat aceste bune cuvinte despre ZIARUL ŞTIINŢELOR, îşi dă seama că această publicaţiune e o excelentă revistă, ba e unica în ţara noastră, pe care aş vrea- în mâna tuturor tinerilor ţării. Da, căci omul, la orice vârstă ar fi, are nevoe să-şi mărească cunoştinţele şi dincolo de preocupările lui zilnice.

● In foiletonul intitulat *„Cititul de astăzi şi altă dată",* d. Aurel *George Stino,* a publicat, în ziarul „Acţiunea" (nr. 936, anul IV, 1943) următoarele: „încheiu pomenind figura modestului, dar neîntrecutului animator VICTOR ANESTIN, Conducătorul „Ziarului călătoriilor şi al Ştiinţelor populare", plecat din vieaţă nu mult după sfârşitul primului război mondial. Omul acesta, fără studii ştiinţifice consacrate — era pare-mi-se licenţiat în litere — crease un luminos curent pentru ştiinţe prin mijlocirea revistei sale, deşteptând mai ales viu interes pentru minunile cerului. Aşteptam, nerăbdători, Marţea, apariţia revistei — costa zece bani — şi o colecţionam cu îngrijire. Repet, nu călcase Anestin treptele vreunei catedre, dar îl considerăm, cei care îi păstrăm amintirea, drept preferatul nostru dascăl nevăzut de odinioară. Răspundea scrisorilor tuturor, mulţumit de roadele cuvântului său, apoi nimeni nu l-a înlocuit pe sărmanul Aneştin, omul care ne-a iniţiat în ascunzişul şi poezia cerului". Citind rândurile de mai sus, ne reapare figura acelui popularizator al ştiinţelor, îndeosebi al Astronomiei, Victor Anestin, fost conducător al revistei „ZIARUL CĂLĂTORIILOR ŞI AL ŞTIINŢELOR POPULARE", despre care d. Aurel George Stino ne reaminteşte cu atâta recunoaştere a meritelor acelui neegalat, până în prezent, omul care ne-a iniţiat în ascunzişul şi poezia cerului". Nu ştiam că Victor Anestin era licenţiat în litere; dar era un pasionat al cerului, editând chiar revista „ORION", care s'a ocupat cu popularizarea ştiinţei astronomiei. Revista „ZIARUL ŞTIINŢELOR" se găseşte, astăzi, în continuarea apariţiei ei, în al 57-lea an, şi e condusă, în condiţiuni bune, de marinarul-comandor AUREL NEGULESCU - MOŞ DELAMARE, care publică interesante, instructive şi folositoare articole şi informaţiuni cu caracter ştiinţific, pentru toţi. Numărul cititorilor acestei reviste sporeşte continuu; încât animatorul Victor Anestin, de acolo, în lumea umbrelor, unde veghează mersul revistei lui, poate fi liniştit că revista se află pe mâini bune.

● TRANSILVANIA NOASTRĂ e proaspătul săptămânal de luptă şi afirmare românească, apărut în Bucureşti (cu redacţia şi administraţia în bulevardul Brătianu, nr. 9 B) care îndeamnă naţia întreagă să creadă în România, reală, care a fost dela 1 Decembrie 1918 încoa. Din partea LIGII NAVALE ROMÂNE şi a revistelor ei MAREA NOASTRĂ şi MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET urăm, tinerei consore, biruinţă întru împlinirea năzuinţelor neamului românesc, deapururea, să fie şi să rămână aci, strajă neclintită la răsăritul Europei pentru apărarea propriei fiinţe româneşti şi a civilizaţiei europene. Iată cum glăsueşte, prin cuvinte de foc, apariţia săptămânalului TRANSILVANIA NOASTRĂ:

„Săptămânalul acesta apare în vremuri de mare răspântie pentru neamul românesc şi într'o zi de sărbătorească aducere aminte a istoriei noastre sbuciumate. In jurul acestei foi s'au strâns, chemaţi de un bucium al străfundurilor, o seamă de tineri ardeleni şi regăţeni, dornici de o luptă mare, de o luptă cinstită pentru cauza noastră sfântă: TRANSILVANIA. Penele ni s'au ascuţit de durere, iar sufletul ne arde de aşteptare. Dorim, din toată inima, o Românie Mare, o Românie aşa cum o visăm şi cei de dincolo şi cei de dincoace de munţi. Pentru înfăptuirea conturului ei, pentru împlinirea hotarelor de totdeauna, ne vom frământa, vom suferi şi ne vom strădui — fără a primi sugestii decât din adâncurile sufletelor noastre dornice de dreptate. Ne dăm seama că rândurile noastre, că slova scrisă de noi, va întâmpina mari greutăţi. Suntem conştienţi, că, drumul pe care începem să-l bătătorim, va fi spinos şi aspru, dar avântul, tinereţea şi dorul nostru este prea mare pentru a putea fi înăbuşit de şoapte şi de atitudini negative. Pornim şi vom rămâne pe linia mare, fără a sluji nici ide, nici persoane, ci numai idealuri. Fiindcă „TRANSILVANIA NOASTRĂ" nu poate fi decât a noastră a tuturor Românilor".

● BULETINUL „ASOCIAŢIEI GENERALE A INGINERILOR din ROMÂNIA" (A. G. I. R.) nr. 7, anul XXV, conţine materialul care a fost prezentat la ultimul congres ţinut de A. G. I. R., împărţit pe cinci secţiuni. In materialul publicat, de secţia II, citâm *„Căile navigabile în România"* de ing. insp. g-l V. Cotovu şi *„Exploatarea căilor navigabile ale României"* de ing Ion A. Manoliu. In articolul prim, d. inginer Cotovu trece în revistă lucrările executate de Statul român pentru amenajarea căilor navigabile în România şi expune proectele nouilor lucrări propuse de administraţia P. C. A., care vor fi executate după încheierea păcii. D. inginer Manoliu, în articolul său, arată însemnătatea naţională şi europeană a căilor navigabile ale României, care, în

1938, au fost 55% din tonajul importului şi 84% din tonajul exportului din mişcarea generală a comerţului românesc.

● BULETIN INFORMATIV AL CONSILIULUI SUPERIOR AL TRANSPORTURILOR ŞI TARIFELOR (oficiul de studii) ţine de ministerul lucrărilor publice şi comunicaţiilor, apare lunar, de patru ani; în numărul 80 sunt publicate studii (traduceri şi originale), articole de căi ferate, navigaţie, aviaţie, drumuri, diverse informaţiuni şi bibliografie. Este un foarte interesant studiu *asupra autocamionului şi transporturilor* e publicat un articol despre *căile de comunicaţii bulgare;* apoi despre *problema concurenţei între calea ferată, navigaţie şi aviaţie;* despre *calea ferată în Anglia, Germania, Franţa, Slovacia, Spania* şi *Turcia;* despre *navigaţia maritimă în Canada şi Elveţia;* despre *navigaţia fluvială în Bulgaria şi Ungaria; aviaţia în Anglia, Brazilia şi Ungaria;* despre *drumuri în Anglia, Turcia şi U. S. A.;* diverse *informaţiuni din Anglia, Croaţia, Turcia şi Ungaria; bibliografia cărţilor streine.* BULETINUL INFORMATIV nr. 81 conţine studii despre *majorarea taxelor de transport pe Dunăre* (traducere); despre *Navigaţia fluvială* în Bulgaria, Germania, Ungaria, U. S. A. şi *Navigaţia maritimă* în Anglia, Danemarca, Turcia; iar, la sfârşit, e bibliografia streină şi română.

● VREMEA a consacrat n-rul 726, anul XV, 1943, actului *Unirii* de acum 25 de ani prin articole special scrise: *1 Decembrie 1943* de Vladimir Donescu, *Transsylvaniae amori e dolori sacrum* de Grigore Popa, *Mărturii despre Unire* de George Sbârcea, *Ardealul nostru* de Radu Brateş, *Generaţia Coroanei de aur* de Vasile Netea, *Situaţia economică a Transilvaniei* de dr. Lucian Turdeanu, *Şcoala ardeleană* de Lucian Blaga, *Prezenţa Ardealului în literatură* de Pompiliu Constantinescu.

● RAZA e gazeta săptămânală a conştiinţei româneşti din Basarabia, care apare, în Chişinău, de 13 ani (pe timpul cutropirii duşmanilor în Basarabia a apărut în Bucureşti), sub direcţiunea părintelui V. Ţepordei şi a redactorului Sergiu Roşca. Această bună gazetă e scrisă, în afara celor doi gazetari, încă de Sergiu Matei Nica, Sabin Popescu-Lupu, Dragomir Petrescu, Robert Cahuleanu, Sebastian Bornemisa, Neculai V. Coban, Gh. Gheorghiu, N. Tomoilă şi alţii. Indemnăm ca această gazetă basarabeană să fie sprijinită de intelectualii noştri.

● ALBINA nr. 10—20, anul 46 (Bucureşti, foae săptămânală, pentru popor), conţine materie îngrijită de poetul D. Ciurezu, cu pagini potrivite poporimii; în acest număr avem figura marelui român şi patriot *Andrei Mureşanu,* autorul imnului „DEŞTEAPTĂ-TE ROMÂNE".

● ECONOMIA *siguranţa căminului,* nr. 2, anul VIII, este buletinul, trimestrial, editat de cassa naţională de economii şi cecuri postale din Bucureşti.

● S'au primit, la redacţia revistei noastre, următoarele publicaţiuni: *Bună dimineaţa,* ed. II, de Dinu Constantinescu (Bucureşti); *Furnica* (Bucureşti); *Importanţa economică a Românilor din latura de răsărit,* de dr. Florin Codrescu (Bucureşti), *Colaborarea financiară a României cu puterile axei,* de dr. Florin Codrescu (Bucureşti); *Extraordinara odisee a reporterilor,* de Marius Mircu; *Dinamismul economiei româneşti,* de dr. Florin Codrescu (Bucureşti, 1943); *Europa tânără* (Berlin); *La Roumanie nouvelle* (Bucureşti); *Grănicerul* (Bucureşti); *C. A. M.* (revistă lunară, Bucureşti); *Gospodina* (anul II, Bucureşti); *România eroică* (anul VII, Bucureşti); *Contribuţiuni la problema apărării contra carelor,* de maior Ed. Dragomirescu-Buzne şi căpitan Alex. Vasilovici (Piteşti, 1943); *Carele de luptă sovietice şi modul lor de întrebuinţare,* de aceiaşi autori (idem). *Şcoala românească,* buletinul oficial al ministerului culturii naţionale şi al cultelor, apare lunar. *Gazeta Transilvaniei,* Braşov, anul 106. *Buletinul pregătirii premilitare şi extraşcolare,* anul IX. Bucureşti, *Focşanii,* anul V, director Ioan N. Donescu. *Albina,* anul 46, Bucureşti, foaie săptămânală pentru popr. *Neamul nostru,* mare săptămânal românesc, Bucureşti. *Revista general de marina,* fondată în 1877, Madrid. *Crăişorul munţilor,* colecţie de folclor şi poezie, editată de Mare Emanoil (Braşov, str. Oltenia, 26). *Elanuri răstignite,* poeme definitive, vol. I, de Eugen Constant (1943, editura autorului, tip. „Speranţa", Craiova). *Cuvântul Mareşalului către săteni* (Bucureşti). *Gazeta sporturilor* (Bucureşti). *Deşteptarea,* nr. 20, anul I, (Cernăuţi). *Cronica Romanului,* anul XX. *Viaţa Basarabiei,* anul XII (Bucureşti). *Natura,* anul XXXI (Bucureşti). *Excelsior,* anul VIII (Bucureşti). *Focşanii,* anul V. *Gând şi slovă oltenească,* anul VIII. (Craiova). *Die Kriegsmarine* (Berlin). *Die Wehrmacht* (Berlin). *Signal* (Berlin, apare în toate limbile). *Buletin informativ* (idem). *Tempo* (Milano). *Koralle* (Berlin). *Match. Marianne magazine. Pământul,* bilunar social-literar (Călăraşi), anul XII. *Graiul copiilor,* anul II (Bucureşti). *Buletinul de informaţii al institutului de cercetări piscicole al României,* anul II (Bucureşti). *Tirul, sport de utilitate naţională,* de inginer Constantin Agnese. *Revista aeronauticei,* anul XVII (Bucureşti). *Muncitorul român* (anul VI, Bucureşti). *Buletinul bursei Bucureşti,* anul XV. *Economia română* (oficiul de studii al ministerului economiei naţionale). *Eroii Neamului,* foae în serviciul cavalerilor ordinului Mihai-Viteazul, veteranilor şi luptătorilor, anul XVII (Bucureşti). *Orizontul,* revistă de cultură, politică şi artă (Berlin). *Buletinul O. S. R.,* anul I (Bucureşti). *Aripi româneşti,* anul III (Bucureşti). *România aeriană,* anul XVII (Bucureşti). *Gazeta cărţilor,* director prof. D. Munteanu-Râmnic (anul XIII, Bucureşti, strada Leonida, 4).

● ŞCOALA ROMÂNEASCĂ se intitulează buletinul oficial al ministerului culturii naţionale şi cultelor, apărut încă dela începutul anului 1943, care e mai mult decât un buletin, ci e o foarte bună revistă, în care cititorul găseşte pagini interesante, bune de reţinut pentru cultura intelectualilor. Buletinul, de obicei, e o colecţie în care cititorul strein află numai partea oficioasă. In cazul de faţă, acest zis buletin al ministerului culturii e o revistă în toată accepţiunea cuvântului. Materialul publicat în numerile apărute, până în prezent, (dela 1 la 11, 1943) e foarte bine ales, se înfăţişează ca nişte documente ale epocii actuale, care nu numai că instruesc, dar vor rămâne şi în viitor, spre a folosi pentru acei specialişti care vor scrie istoria sau evoluţia culturii şi educaţiei româneşti de acum. Ceeace este original, în acest buletin, e şi *rezumatul* articolelor publicate în fiecare număr, pe care îl aflăm, în limbile germană, italiană şi franceză. Aşa dar, scopul urmărit de conducătorii buletinului este ca şi specialiştii streini să cerceteze şi să urmărească materialul informativ din *„Şcoala Românească",* — ceeace este un serviciu pe care însăş oficialitatea noastră îl aduce streinătăţii. Avem, dinainte, cele 11 numere apărute în acest an, care colectează un material informativ şi bogat şi folositor, nu numai corpului profesoral, căruia îi este destinat buletinul, dar şi tuturor cărturarilor ţării, care ar ţine să fie în curent cu problemele actuale cultural-educative. Nu putem să îmbrăţişem, dintr'odată, întregul material ce se găseşte publicat în cele aproape 900 pagini.

Toate articolele şi studiile sunt interesante, toate s'ar cuveni să fie citate sau recenzate, dar şi-ar pierde calitatea lor dacă le-am menţiona numai. Noi îndemnăm persoanele pe care le pasionează chestiunile cultural- educative să cerceteze buletinul „Şcoala Românească" în toată colecţiunea. Acum, este destul să arătăm numele colaboratorilor, spre a se vedea despre însemnătatea articolelor publicate în cele 11 numere: I. Petrovici, N. I. Rusu, Radu Petre, I. Bratu, A. Cardaş, dr. I. Simian, N. D. Petrescu-Zoiţa, D. H. Muster, I. C. Petrescu, N. Săulescu, C. Arginteanu, I. Orghidan, T. Neş, P. I. Teodorescu, C. Florian, V. Dragomir, I. Lupaş, V. Mihăilescu, C. Gerota, Gh. Comicescu, I. Gheorghiu, N. N. Creţu, G. Vişoiu, Anina Rădulescu-Pogoneanu, Emil Precup, Aurel Popa-Oradea, V. V. Haneş, Lucia Borş, Sebastian Popovici, Const. Micu, Ion Dongorozi, I. Manolache, Elena Rarincescu, M. O. Stan, Mihai Antonescu, dr. V. Şeicaru, C. P. Dima, ş. a.

Despre buletinul „Şcoala Românească" merită a se mai scrie, aci, încă, şi recenziile viitoare ale revistei „Marea noastră".

INFORMAŢII — NOUTAŢI

Telegrame

Cu ocazia zilei Sfinţilor Arhangheli Mihail şi Gavril Liga Navală Română a trimes următoarele telegrame de felictiare :

M. S. REGELUI MIHAI I
Preşedintele de Onoare al Ligii Navale Române

Respectuos rog pe Majestatea Voastră să binevoiască a primi asigurarea statornicelor sentimente de dragoste şi devotament ce vă poartă membrii Ligii Navale Române, împreună cu urarea : să trăiţi Majestate mulţi şi glorioşi ani, peste România victorioasă în actualul război.

Preşedinte L. N. R.
V. Amiral Adj. N. PĂIŞ

DOMNULUI MIHAIL ANTONESCU
Vice-Preşedintele Consiliului de Miniştri
Membru de Onoare al Ligii Navale Române

Rog primiţi respectoase felicitări, încredinţându-vă de admiraţia şi devotamentul membrilor Ligii Navale Române pentru munca ce depuneţi întru consolidarea ţării şi reîntregerii neamului românesc în destinele Europei de mâine.

Preşedinte L. N. R.
V. Amiral Adj. N. PĂIŞ

La telegramele trimise de d-l Vice-Amiral Adj. N. Păiş, Preşedintele Ligii Navale Române, M. S. Regelui Mihai I, cu ocazia zilei onomastice, în numele membrilor L. N. R., Majestatea Sa a binevoit a răspunde următoarele :

D-LUI VICE-AMIRAL ADJUTANT N. PĂIŞ
Preşedintele Ligii Navale Române

L o c o

Vă rog să transmiteţi tuturor membrilor Ligii Navale Române viile şi călduroasele mele mulţumiri, pentru urările ce mi-au făcut cu prilejul zilei numelui.

MIHAI R.

iar d-l Mihail Antonescu a răspuns următoarele :

D-LUI CONTR'AMIRAL N. PĂIŞ
Preşedintele Ligii Navale Române

Bucureşti

Vă mulţumesc din inimă pentru bunele Dv. urări.

MIHAI ANTONESCU
Vice-preşedintele Consiliului de Miniştri

Decret lege

pentru trecerea la Subsecretariatul de Stat al Marinei a Administraţiei Comerciale a Porturilor şi căilor de Comunicaţie pe Apă (P. C. A.)

Art. 1. — Administraţia Comercială a Porturilor şi Căilor de Comunicaţie pe Apă (P. C. A.), se desparte de Ministerul Lucrărilor Publice şi al Comunicaţiilor şi se încadrează în Subsecretariatul de Stat al Marinei, pendinte de Ministerul Apărării Naţionale, pe data publicării în Monitorul Oficial a prezentului decret-lege, cu întregul său patrimoniu, păstrându-şi personalitatea juridică şi conducându-se după legile sale organice şi regulamentele de funcţionare şi conducere financiară în vigoare.

Art. 2. — Direcţiunea silozurilor regionale din Administraţia Comercială a Porturilor şi Căilor de Comunicaţie pe Apă, se desparte şi se încorporează Ministerului Lucrărilor Publice şi al Comunicaţiilor.

Art. 3. — Administraţia Comercială a Porturilor şi a Căilor de Comunicaţie pe Apă (P. C. A.), va continua să-şi execute bugetul său, ca buget anexă la bugetul general al Statului, în afară de capitolul bugetar în legătură cu silozrile regionale, a cărui executare trece pe seama Ministerului Lucrărilor Publice şi al Comunicaţiilor.

Art. 4. — Orice dispoziţiuni din legi şi regulamente contrarii prezentului decret-lege, sunt şi rămân abrogate.

Dat în Bucureşti la 2 Noemvrie 1943.

ANTONESCU
Mareşal al României
şi
Conducătorul Statului
Ministrul apărării naţionale,
General de Corp de Armată *Constantin Pantazi*
Ministrul lucrărilor publice şi al comunicaţiilor,
C. Al. Atta Constantinescu
Ministrul Finanţelor, *Alexandru D. Neagu*
Nr. 2.916.

Raportul d-lor miniştri : al apărării naţionale şi cel al lucrărilor publice şi al comunicaţiilor, către d-l Mareşal Ion Antonescu, Conducătorul Statului.

Domnule Mareşal,

Administraţia Comercială a Porturilor şi a Căilor de Comunicaţii pe Apă (P. C. A.), care la înfiinţarea Ministerului Aerului şi Marinei fusese trecută sub autoritatea acelui departament, a fost, la data de 16 Iunie 1941, trecută la Departamentul Lucrărilor Publice şi al Comunicaţiilor, pe consideraţiunea că este o instituţie cu caracter tehnic.

Orientarea însă a întregii activităţi maritime şi fluviale a Statului este necesar să fie condusă în mod unitar, cerinţă care este valabilă în orice împrejurări ce deosebire în timp de războiu.

In adevăr, sforţările pe care apărarea naţională le reclamă, pentru a face faţă primejdiilor şi a domina cu succes toate greutăţile, impun mai mult ca oricând, o conducere unitară care să dispună de toate instituţiile marinăreşti, atât cele cu caracter militar, cât şi cele cu caracter technic, dat fiind colaborarea strânsă ce trebue să existe în orice moment între ele.

Marina comercială nu poate fi asimilată unei uzine, după cum marinarul nu este un simplu lucrător. O uzină poate să nu lucreze nopţile şi zilele de sărbătoare ; un vas este însă o fiinţă vie, care chiar în stare de repaus trebue să lupte contra elementelor, cu tot personalul, oricare ar fi durata legală a muncii în stabilimentele industriale.

Aceste consideraţiuni au făcut, la începerea războiului, ca şi în alte ţări, marina comercială să ia locul alături de marina militară în organizarea Subsecretariatului de Stat al Marinei.

De altminteri, propăşirea şi înfăptuirile masive efectuate şi în timpul când Administraţia Comercială a Porturilor se găsea sub dependenţa Ministerului Marinei, sunt de natură să justifice asocierea firească a instituţiunilor Marinei Civile cu acelea ale Marinei de Război, asociere care va asigura apărarea porturilor şi fruntariilor noastre pe apă.

Consideraţiunile mai sus expuse, ne determină să vă propunem alăturatul decret-lege, prin care Administraţia Comercială a Porturilor şi Căilor de Comunicaţie pe Apă (P. C. A.), se desparte de Ministerul Lucrărilor Publice şi al Comunicaţiilor şi trece la Subsecretariatul de Stat al Marinei, în afră de Direcţiunea silozurilor regionale, care rămâne mai departe la Ministerul Lucrărilor Publice şi al Comunicaţiilor, dat fiind competinţa deosebită a acestei direcţiuni, şi care nu are legătură cu marina.

Dacă şi Domnia-Voastră, Domnule Mareşal, împărtăşiţi modul nostru de a vedea, vă rugăm, ca pe baza decretelor-legi Nr. 3.052 din 5 Septemvrie şi 3.072 din 7 Septemvrie 1940, să binevoiţi a semna alăturatul proiect de decret-lege.

Ministrul Apărării Naţionale,
General de Corp de Armată *Constantin Pantazi*

Ministrul Lucrărilor Publice şi al Comunicaţiilor,
C. Al. Atta Constantinescu

Nr. 28.203. 1943, Octomvrie 2.

Ziua marinei

SIGHIŞOARA

De „Ziua Marinei" la Sighişoara, din iniţiativa Filialei Ligei Navale Române, s'a oficiat un Te-Deum în Catedrala ortodoxă de către preoţii A. Stoicoviciu şi I. Stribeţiu, la care au asistat autorităţile civile şi militare.

S'a organizat de filială tot cu acest prilej, un concurs de natație cu următorul rezultat :

Innot liber 30 m. (10—12 ani) : au concurat 5 elevi dela şcoala militară. 1. Lazăr Emil în 33" ; 2. Suciu Gheorghe ; 3. Florea Nicolae.

Innot liber 30 m. (12—14 ani) : au concurat 5 elevi dela liceu 1. Manu Scipio în 22" ; 2. Gheorghiu Teodor ; 3. Mălâncrăvean Dumitru.

Salutul sportiv al vâslaşilor de pe lacurile Bucureştene de ziua marinei.

Innot piept 30 m. (12—14 ani) : au concurat 4 elevi dela liceu. 1. Oprea Ioan în 25" ; 2. Bumbea Eugen ; 3. Zăblău Ştefan.

Innot liber 40 m. (14—16 ani) : au concurat 4 elevi dela liceu. 1. Covacioevici Octavian în 35" ; 2. Sava Iustin ; 3. Eparu Teofil.

Ştafetă 100 m. Au învins în 1 m. 70 s. echipa compusă din elevii Mureşan Nicolae, Covacievici Octavian şi Stănoi Tiberiu.

Contra : Chiriliuc Liviu, Neagu M. Miron şi Şerban Constantin.

Sărituri : Brânduşă Valentin.

Pollo : Concursul s'a terminat cu un frumos joc de Pollo, executat de echipele : Covacievici Octavian, Häendel Helmuth, Rusu, Mureşan Nicolae, Neagu M. Miron şi Popovici, contra Petrescu, Brânduşă Valentin, Covacievici Marius, Şerban Constantin (Antohi T.), Chiriliuc Liviu şi Stănoi Tiberiu.

Jocul s'a terminat prin învingerea cu 3—2 a primei echipe.

La concurs a asistat peste 300 de spectatori.

D-l Preşedinte L. N. R. comunică comitetului că „deoarece Filiala nu dispune de fonduri din cari s'ar putea acorda premii mai importante concurenţilor premiaţi, iar cu modestele sume ce s'ar putea acorda, n'ar fi concurenţii prea mult ajutaţi, propune ca din suma globală destinată pentru acest scop, să se cumpere câte un premiu care să se doneze şcolilor din cari fac parte concurenţii distinşi la concurs.

Comitetul cu considerare la cele comunicate, de comun acord hotărăşte : Să se cumpere câte un premiu modest, care să se doneze şcolilor din care fac parte concurenţii distinşi la concurs, drept amintire, care să rămână în proprietatea şcolii respective ca un omagiu pentru interesul ce şcoala şi elevii ei şi-au dat, în scopul urmărit de filiala L. N. R. Sighişoara.

COMUNA STOLNICI (ARGEŞ).

In ziua de 15 August a. c. „Ziua Marinei" în biserica parohială din Com. Stolnici, jud. Argeş, după pomenirea Eroilor marinari, d-nul Tudor Străinu, membru al Ligii Navale Române a ţinut o impresionantă cuvântare în care a arătat rostul Marinei pentru Ţara Românească şi a proslăvit pe Eroii marinari căzuţi la datorie pentru Rege, Neam, Conducător şi ogorul românesc.

COM. BĂILE-CĂINEI (R. SĂRAT)

De ziua Marinei, după oficierea „Te-Deum"-ului pentru Eroii marinari căzuţi la datorie, din îndemnul Părintelui Paroh Chiriţă Robu, enoriaşii bisericii „Sf-tul Nicolae", a strâns suma de 1200 lei, pe care a înaintat-o Ligei Navale Române.

BRAŞOV

„Ziua Marinei", 15 August 1943, s'a sărbătorit, la Filiala L. N. R. Braşov, prin oficierea unei slujbe religioase, la Troiţa dela Poligonul de Tragere P. P., — unde î-şi are filiala L. N. R. sediul, — de către preotul Popa Ioan.

Au asistat autorităţile oraşului, în frunte cu D-l General Comandant al Garnizoanei, D-l Prefect şi un reprezentant al Primăriei, delegaţi a-i unităţilor militare, membrii filialei şi un număr destul de mare de tineri : premilitari şi extraşcolari.

La Poiana Braşovului, tineretul extraşcolar ce se găsea în tabără a evocat Eroi Marinari, în cadrul unei serbări.

In clădirea Poligonului de Tragere P. P., cu această ocazie s'a deschis o expoziţie a filialei, unde s'a expus în afară de fotografii şi material de propagandă, obţinut dela diferitele societăţi de navigaţie şi lucrările tineretului dela diferite concursuri ce au fost organizate în cursul anului.

Astfel s'a expus : desenele maritime dela concursul ţinut cu elevii liceelor din localitate ; lucrările literare, dela concursul ţinut cu elevii liceelor şi şcolilor primare din localitate ; lucrările practice

Un colţ de la organizaţia marinărească L.N.R. Braşov, deschisă de ziua marinei.

(miniaturi, bordături, etc.) executate de tineret, tot în cadrul concursurilor ce s'au ţinut.

Iar la librăria „Cartea Românească", din localitate, s'a aranjat o vitrină, cu tot felul de lucrări literare-maritime, miniaturi, material de propagandă, etc.

Vitrina a rămas la dispoziţia publicului, timp de una săptămână.

Circulară către filialele L. N. R.

Domnule Preşedinte,

Avem onoarea a vă aduce la cunoştinţă următoarele:

I. In urma intervenţiei noastre nr. 1078/943, către Ministerul Culturii Naţionale, spre a permite elevilor şi elevelor din cursurile secundare să fie înscrişi, ca membri ai Ligii Navale Române, ministerul a aprobat înscrierea acestora pe baza ordinului circular nr. 225.642/943, al cărui text vi-l reproducem astfel:

„Ţinând seama că membrii juniori ai Ligii Navale Române nu sunt turburaţi în activitatea lor şcolară, nici chemaţi la întruniri şi nici în altă legătură cu asociaţia decât sentimentele ce-i însufleţesc şi revistele Ligii, ce le primesc gratuit, avem onoarea a vă face cunoscut că Ministerul aprobă ca elevii şi elevele şcoalelor de grad secundar, să facă parte din Liga Navală Română.

Comunicaţi şcoalelor din regiunea Dv.".

II. Filialele care n'au trimes încă situaţia de venituri şi cheltueli pe exerciţiul bugetar 1942—43 sunt rugate a dispune trimiterea.

III. Vă rugăm a ne comunica compunerea actualului comitet de conducere, iar filialele care îl au descompletat sunt invitate a-l completa.

Vă mulţumim pentru activitatea ce desfăşuraţi şi vă îndemnăm la continuarea lucrului Dv.

Secretar G-ral L. N. R. (ss) *C-dor A. Negulescu*

Director secretariat, (ss) *G-ral N. Negreanu*

Membri corespondenţi

In şedinţa dela 10 Noembrie 1943, comitetul de direcţie L. N. R. a ridicat autorizaţiunea de membru corespondent a d-lui Titu Moisescu, pentru Ploeşti şi a dat autorizaţiunea de a îndeplini calitatea de membru corespondent d-lui Grigore Gr. Grigorescu, învăţător, pentru comuna Isvoarele, din judeţul Prahova, şi d-lui Dumitru Grigorescu, ca membru corespondent pentru judeţul Prahova (afară de oraşul Ploeşti).

Donaţiuni

D. inginer Aristide Ştefănescu, directorul şantierelor navale „România" din Brăila a adăogat la donaţiunile trecute încă 100.000 (una sută mii lei) pentru a încuraja opera de propagandă a Ligii Navale Române.

Comitetul central aduce şi pe această cale cele mai vii mulţumiri pentru această permanentă dovadă de dragoste faţă de marină şi marinari.

●

S'a primit, pentru biblioteca L. N. R., donaţiunea d-lui dr. I. Cădariu (fabrica nitrogen), din comuna Târnăveni, judeţul Târnava-Mică, constând din colecţia revistei *„Marine Rundschau"* (29 numere) şi cartea: H. Evers *„Kriegsschiffbau"*, pentru care comitetul central al Ligii Navale Române mulţumeşte şi pe această cale, donatorului.

Conferinţele L. N. R.

Ciclul conferinţelor anuale vor începe Duminecă 9 Ianuarie 1944 orele 11, în sala Dalles şi vor continua în fiecare Duminecă.

Ciclul va fi deschis de d. Comandor *G. Mocanu,* care va face o sinteză a războiului nostru pe mare şi a vitejiei marinarilor noştri.

Conferinţe asupra Mării Negre

Universitatea liberă, harnica instituţie care caută a răspândi în public cunoştinţe de ordin general, socotite ca indispensabile, a organizat pentru anul acesta două cicluri, din care într'unul se desbat problemele în legătură cu *Marea Neagră*. Ele au fost cercetate cu interes, în special de membrii Ligii Navale. Au vorbit:

La 3 Noembrie, d. Prof. Radu Vulpe, despre „Marea Neagră în epoca greacă". La 10 Noembrie, d. Prof. N. Bănescu, despre „Marea Neagră în epoca bizantină". La 17 Noembrie, d. Prof. 24 Noembrie, d. Prof. V. Papacostea, despre „Marea Neagră şi conflictul ruso-turc". La 8 Decembrie, d. N. Lugojanu, despre „Marea Neagră în politica europeană până la conflictul ruso-turc". La 15 Decembrie, d. Prof. Gheorghe Brătianu despre „Marea Neagră în politica europeană de la Congresul din Berlin.

Comitetul de direcţie

(10 Noembrie 1943)

Au participat la şedinţă d-nii: amiral-adjutant N. Păiş, I. Gr. Perieţeanu, N. Iliescu-Brânceni, colonel U. Sâmboteanu, comandor A. Negulescu, general N. Negreanu, avocat C. Asvadurov, Apostol Culea; asistă şi d-l căp. comandor Eugen Săvulescu, invitat de L. N. R. în calitatea de preşedinte al federaţiei române de sporturi nautice.

Prezidează şedinţa d-l amiral-adjutant N. Păiş.
Ordinea de zi discutată a fost următoarea :

I. COMUNICĂRI.

a) Membrii comitetului au luat cunoştinţă de telegramele omagiale adresate M. S. Regelui Mihai I, preşedinte de onoare al Ligii, şi d-lui profesor Mihail Antonescu, vice-preşedintele consiliului de miniştri, membru de onoare al Ligii.

b) S'a luat cunoştinţă de scrisoarea de mulţumiri, primită dela domnul Basarab Brâncoveanu, membru de onoare al Ligii, ca urmare a telegramei de condoleanţe ce i s'a adresat de L. N. R., pentru pierderea fiului său, sublocotenent de rezervă aviator Mihail Brâncoveanu, căzut la datorie.

De asemenea s'a primit răspuns dela d. colonel-adjutant Olteanu, fost inspector general al marinei regale române.

c) S'a luat cunoştinţă de adresa nr. 14495/1943, primită dela clubul atletic ialomiţean, relativă la campionatul de înnot, ce a avut loc, pe Dunăre, în Călăraşi, şi roagă a da asentimentul la proclamarea ca membri de onoare ai numitului club, a d-lor amiral N. Păiş, comandor Negulescu, general Negreanu, locot. Paul Epureanu şi d-na Florica Lt. P. Epureanu.

e) S'a luat cunoştinţă, cu satisfacţie, de circulara nr. 225.642/943 a Ministerului Culturii Naţionale (direcţia învăţământului secundar) relativă la autorizaţiunea dată elevilor şi elevelor din cursul secundar de a face parte din Liga Navală Română, ca membri.

f) Comitetul a luat cunoştinţă de donaţiunea colecţiei a 29 numere din revista „Marine Rundschau" şi a cărţii H. Evers „Kriegsschffbau" ,dela domnul doctor I. Cădariu, din comuna Târnăveni, Judeţul Târnava-Mică, căruia i se va răspunde de primire şi mulţumi pentru această donaţiune făcută bibliotecii centralei Ligii.

II. OFERTE ŞI CERERI.

a) Comitetul aprobă oferta primită dela d. Petrovici (înregistrare sub nr. 1085/1943), relativă la reprezentaţia cinematografică dela 24 Noembrie 1943, cu filmul „Chemarea Mării", care va avea loc la „Scala" şi „Regal" din Capitală ; iar ulterior va rula acest film şi în ţară.

III. DIVERSE.

a) Membrului corespondent ,la Ploeşti, Titu Moisescu, i se ridică autorizaţiunea şi e înlocuit cu învăţătorul Grigore Gr. Grigorescu, din comuna Isvoarele, judeţul Prahova, care va fi membru corespondent pentru comuna Isvoarele şi Dumitru Grigorescu pentru judeţul Prahova.

c) Din luna Ianuarie 1944, vor începe conferinţele centralei L. N. R., în Bucureşti, în sala Dalles, după programul ce va fi alcătuit de secretariatul general al Ligii.

d) Comitetul aprobă editarea calendarului de perete pe 1944, de centrala Ligii, tipărindu-se în 12.000 exemplare, cu preţul de 180 lei fiecare exemplar.

e) Au fost citite cele două adrese, nr. 2618/A (înregistrată sub nr. 1164/A şi B/1943, primite dela ministerul subsecretariat de stat al marinei, care dau loc la discuţiuni şi sugestii relative la conţinutul acestor adrese.

Comitetul hotărăşte :

1) La adresa nr. 2618/A să se ia contact cu persoanele vizate, spre a putea răspunde ministerului marinei. Comisia pentru alcătuirea unei *Antologii a Mării* (proză şi versuri) va fi compusă din d-nii: I. Gr. Perieţeanu, g-ral N. Negreanu, Apostol Culea şi Vârtosu.

Pentru expedierea a câte unui exemplar din revistele *Marea Noastră* şi *Marea Noastră pentru Tineret* e neapărată nevoe a solicita mijloacele materiale pentru tipărirea exemplarelor trebuitoare tuturor şcolilor secundare din ţară.

2) La adresa nr. 2618/A (înregistrare nr. 1164/B) se vor lua informaţiuni dela domnul căp. comandor Săvulescu şi dela filialele respective.

Ambele chestiuni trebuesc urmărite de secretariatul general L. N. R., până la deplina executare.

Ne mai fiind nimic de discutat la ordinea zilei, domnul amiral-adjutant N. Păiş, mulţumeşte membrilor comitetului şi încheie şedinţa.

Preşedinte L. N. R., (ss) V. Amiral Adj. N. PĂIŞ

Secretar G-ral, (ss) *C-dor A. Negulescu*

Ştiri din străinătate

ANGLIA

Transformarea vaselor tip Liberty.

Pentru reconstituirea tonajului de după războiu armatorii britanici sunt îndemnaţi să adopte cargobotul „Liberty" şi să-l transforme în vase rentabile.

Pacea va găsi flota comercială britanică mult redusă. La Londra se ştie acest lucru şi de aceea este nelinişte. Fără o flotă comercială puternică, structura economică a imperiului britanic nu poate fi viabilă în timp de pace ca şi în timp de războiu.

Pentru a permite flotei comerciale britanice să complecteze rapid golurile, s'a sugerat armatorilor englezi să cumpere din Statele Unite, la sfârşitul ostilităţilor, cargoboturi din seria Libertty, qe care să instaleze motoare puternice, mărindu-le viteza şi dând astfel beneficiu exploatatorilor.

Se crede că Statele Unite vor avea după războiu un mare număr disponibil de asemenea vase încete şi greoaie.

Maşinile acestor cargoboturi producând o putere de aproximativ 2500 C. P. vor putea fi înlocuite printr'un Diesel electric sau nu, producând o putere dublă pentru aceiaşi greutate. Viteza va putea ajunge astfel la 144 noduri. Dacă s'ar găsi un număr important de cargoboturi Liberty care să fie echipate la fel s'ar putea prevedea de pe acum construcţiunea motoarelor Diesel şi maşinilor accesorii, aparatelor electrice, şi altele. Această fabricare în serie va fi posibilă din cauza potenţialului în creştere pe care l-au dobândit fabricile de motoare în timpul războiului. Aceasta va fi, de altfel încă un mijloc de a permite fabricilor să-şi menţină activitatea după ostilităţi. .

Dacă chestiunea este studiată în mod serios, subliniază partizanii acestui proect, echiparea unui număr de cargoboturi Liberty ar putea fi realizată într'un singur an. Aceasta ar reprezentna pentru flota comercială britanică un aport de 1 milion tone d. w. fără a aduce prejudicii executării normale a programului de construcţiuni.

Aportul acestui milion de tone nu va constitui o soluţie a problemei construcţiunilor flotei comerciale britanice deoarece ea a avut pierderi mari. Cu toate acestea se vede uşor avantajul pe care Marea Britanie ar putea să-l aibă, dacă ar putea să-l obţină în anul care va urma după încheierea păcei.

Proectul de achiziţionare a cargoboturilor Liberty pentru reechiparea lor cu motoare rapide a obţinut în lumea armatorilor britanici o largă înţelegere.

(*J. M. M.* Nr. 1226/1943)

Cartea albă asupra acordului maritim încheiat între Londra şi Washington. O carte albă se ocupă de acordul maritim încheiat de curând între Londra şi Washington privitor la problemele care sunt în legătură cu flotele comerciale ale ambelor ţări. Ambele părţi contractante se obligă să renunţe la toate pretenţiunile care ar putea să decurgă din utilizarea vaselor pentru războiu. Tot aşa se renunţă la pretenţiunile isvorîte din serviciul de salvare sau din pierderea sau avarierea transportului la utilizarea reciprocă a va-

selor proprii în cadrul conducerii războiului. Acordul se referă în afară de aceasta şi la accelerarea reparaţiunilor de tonaj comercial şi anume în orice şantier din ţările participante.

(*N. F. A. Nr. 7/1943*)

AUSTRALIA

Masive reparaţii şi construirea de noi vase.

Dela începutul războiului din Oceanul Pacific, Uniunea Australiană a primit însărcinarea, din partea aliaţilor, să efectueze reparaţiile la numeroase vase şi să treacă pe planul al doilea noile construcţiuni de vse. In ultimele zece luni s'a reparat în porturile australiene în medie lunară 1 milion tone de vase comerciale. In intervalul de timp August 1942 — Mai 1943 au fost reparate sau echipate din nou 2877 vase cu 10.979.000 tone, iar 366 vase cu un total de 1.369.000 t. au fost puse în docuri pentru reparaţie.

In ceea ce priveşte noile construcţiuni de vase, şantierele australiene concentrează activitatea lor mai ales asupra construcţiilor de vase mici de diferite tipuri. Pentru vasele comerciale se construeşte tipul aşa zis „Chieftain". (*N. F. A.* Nr. 759/943).

BULGARIA

Porturi de iarnă pe partea bulgară a Dunării. Următoarea listă ne dă amănunte clare asupra celor mai importante porturi bulgare de iarnă şi asupra posibilităţilor de reîncărcare din aceste porturi:

1) *Ciff-Ada,* port situat între porturile dunărene Vidin şi Lom. Acest port poate adăposti pentru iernat cca. 200 şlepuri. O legătură feroviară directă cu acest port nu există. In apropierea portului se află însă o şosea. La nevoe se pot face şi descărcări însă cu cheltueli însemnate, deoarece marfa trebuie cărată în cea mai mare parte cu săniile la Vidin, unde apoi poate fi încărcată în vagoane feroviare.

2) *Skomina,* port situat la circa 14 km. mai sus de Lom. Pot ierna circa 30 şlepuri dunărene şi se utilizează numai ca port de refugiu în caz de îngheţ, vasele retrăgându-se, la prima ocazie oferită, în portul Ciff-Ada. Posibilitate de descărcare nu exstă de loc la Skomina. Şoseaua se află la circa 4 km. depărtare de portul de iernare. Intre şosea şi port se află o regiune impracticabilă, expus inundaţiilor.

3) *Delene,* situat la circa 5 km. mai sus de portul Svistov, este numai un port de refugiu şi poate fi ocupat de vase numai dacă cota apelor este favorabilă.

4) *Svistov.* In apropierea staţiunei de mărfuri este situat un canal mic, care poate fi utilizat la nevoe extremă, (dacă sloiuri mari de ghiaţă apar pe neaşteptate), de şlepurile ancorate în portul Svistov şi aceasta numai în cazul când cota apelor este mare. Capacitatea acestui canal este însă neînsemnată. Deci Svistov ca şi Skomina şi Delene, din punct de vedere practic nu pot fi considerate ca porturi de iernat.

5) *Rusciuk.* Bazinul portuar din Rusciuk poate fi considerat în mod practic ca portul de iarnă al Bulgariei. In acest bazin încap numai 120 de vase, însă şlepurile ancorate aci pot fi încărcate şi descărcate în timpul suspendării navigaţiei dunărene.

Pentru construirea unui port de iarnă în Lom se lucrează de ani de zile. In anul curent lucrările continuă cu forţe sporite, dar mai înainte de doi ani sau chiar mai mult, nu se poate conta pe utilizarea portului de iarnă din Lom, care ar putea să aibă foarte mare importanţă pentru Sofia. (*D. V. N.* Nr. 18/1943)

● *Amenajarea porturilor dunărene şi maritime.* Ministrul de Finanţe a supus parlamentului un proect de lege pentru încheerea unui împrumut de 100 mil. leva de către direcţiunea datoriei publice pe lângă Banca Naţională. Acest credit va fi întrebuinţat pentru amenajarea porturilor dunărene Silistra, Svistov şi Lom, precum şi a porturilor maritime dela Balcic şi Cavarna şi pentru procurarea vaselor şi a diferitelor maşini de instalaţiuni portuare.

(*N. F. A.* Nr. 3/1943)

DANEMARCA

Vase de lemn pentru flota comercială Daneză.

In programul danez pentru procurarea de lucru muncitorilor, s'au prevăzut subvenţii atât în anul 1941—42, cât şi în 1942—43, pentru construirea de vapoare comerciale din lemn. Subvenţia statului se cifrează la 60% din costul construcţiei, iar recuperarea sumei e garantată printr'o ipotecă de primul rang. Şase vase, cu o capacitate variind între 120 şi 200 tone, acţionate de motoare Diesel de 100—120 cai putere, au şi fost puse în construcţie şi urmează a fi terminate treptat, până la 1 Iulie crt.

ELVEŢIA

Transporturile maritime. Elveţia, care în cursul războiului şi-a creiat o mică flotă comercială primeşte o treime din cuantumul importurilor sale, pe calea maritimă. Oficiul de război pentru transporturi, plăteşte mai mult de 100 milioane franci cu titlul de chirie pentru vase. Numai articolele alimentare, pe cale maritimă — excluzând deci materiile prime pentru industrie — se ridică în cifră rotundă la 1,2 milioane tone.

Importurile actuale, pe calea mărei, reprezintă numai o treime din aprovizionările normale. Flotei elveţiene aparţin în prezent zece unităţi, pentru un total de 58.600 tone. In cercurile elveţiene stăpâneşte părerea că, după actualul război, flota elveţiană în formaţiunea sa prezentă, va forma baza pentru o adevărată şi proprie marină comercială elveţiană, care va fi creiată după nevoile naţiunei. (*Il Sole* Nr. 15/1943)

FRANŢA

Reorganizarea căilor de navigaţie fluviale. Din cauza importanţei pe care a câştigat-o navigaţia fluvială franceză în cursul ultimilor 2 ani jumătate pentru transportul mărfurilor, dela un timp încoace s'a sporit numărul voturilor cari cer reorganizarea fundamentală a navigaţiei fluviale şi s'a produs un interes mai pronunţat pentru amenajarea legăturilor fluviale, relativ restrânse. Franţa dispune în prezent de o reţea navigabilă de 13.207 km. care cuprinde 6.189 km. căi navigabile fluviale şi similare, 2.735 km. fluvii canalizate şi 4.283 km. canale. Deci reţeaua fluvială franceză întrece pe cea germană în ceeace priveşte mărimea. Diferenţa constă însă în faptul că Franţa nu a construit nici un canal mai mare de legătură şi în aceia că numai navigaţia pe fluviul Seine începând dela Corbeile până la mare se poate face cu vase de transport mai mari, adică între 1000—1500 tone. Majoritatea căilor navigabile franceze poate fi utilizată numai de vase de transport având între 260—320 tone. (*N. F. A.* Nr. 16/1943)

STATELE UNITE

Programul de construcţii.

In ce priveşte construcţiile navale, datele care se pot avea prin presa neutră nu sunt sigure şi precise. In cursul anului 1941, s'au lansat în Statele-Unite 127 de nave de comerţ cu un total de 990.964 tone registru, şi au fost predate 95 nave cu un tonaj de 840.000 de tone, din cari 61 cargoboturi cu 423.000 tone, 6 nave mixte sau de pasageri cu 149.000 şi 28 nave cisterne cu 268.000 tone.

La finele anului 1941 şantierele americane aveau comandate 1.101 nave cu un tonaj de 6.937.000 tone, repartizate la 19 şantiere.

In cursul anului 1942, este cert că s'a dat un mai mare impuls construcţiilor navale, fie prin mărirea numărului şantierelor — de oarece nî cursul anului 1941, numărul şantierelor navale în activitate a crescut dela 45 la 64, iar numărul calelor respective de la 170 la 406 — fie prin adoptarea, în şantiere a metodelor de lucru rapide, în mare serie.

După presa portugheză, în luna Iulie 1942 s'ar fi predat 71 nave de comerţ cu un tonaj de 794.667. Această cifră se consi-

deră exagerată. Se crede că în mod real industria navală a Statelor-Unite va putea construi în anul curent 5.000.000—6.000.000 tone.

Această producţie, împreună cu 3.000.000, producţia Ang.-Canadiană ,este insuficientă să acopere pierderile prin scufundări, cari sunt de circa 10 milioane tone, fără a conta pierderile din Pacific datorite marinei şi aviaţiei japoneze.

Pentru ameliorarea navigaţiei costiere s'a hotărît ca o parte din navele de pe marile lacuri să fie transferate în Atlantic. Din acestea nu se pot trece de cât cele până la 1000 tone.

Navele „Sea Otter".

In Statele Unite s'a pus în serviciu ,pentru experienţe navale numite „Sea otter" (luntre marină).

Construite pe o concepţie originală şi curioasă, acestea sunt motonave cu corpul metalic ,având următoarele date: Deplasament d .w. 1650 tone, motoare Diesel cu patru elici, cu duble angrenaje.

Costul primului exemplar de experienţă 250.000 dolari afirmându-se că la construcţia în serie se poate ajunge la 100.000 dolari.

Bordul liber al acestor nave este redus aproape la zero.

După informaţiunile ce s'au putut avea prin ţările neutre, aceste nave sunt făcute ca să transporte materiale din America în Europa, unde vor fi demontate, iar materialul feros al corpului şi motoarele vor avea alte întrebuinţări locale.

Specialiştii privesc cu scepticism aceste concepţii bizare americane.

Remorchere cu motoare Diesel.

S'au construit două tipuri de remorchere de mare cu motoare Diesel, care au dat bune rezultate.

Primul numit „Gaspee", are următoarele date: Lungimea 30,5 m., lărgimea 7,3 m., corpul coplet sudat, un echipaj de 16 oameni, cu tot confortul necesar, cu calorifer, frigorifer, apă caldă şi rece, izolare de căldură şi zgomot.

Motorul Diesel Sulzer 11440 cai efectivi, la 277 rotaţii, pe 8 cilindrii direct reversibil. Un grup electrogen de 200 kw pentru iluminat încălzit şi frigorifer, precum şi o baterie de acumulatori

Un alt remorcher Seneca, de acelaş tip ca cel arătat cu un motor cu 6 cilindri de 1080 cai la 277 rotaţii.

SUEDIA

Pierderile navale ale statelor neutre.

După calculele ziarului „Sydsvenska Dagbladet „pierderile navigaţiei maritime neutre, în luna Iunie 1943 sunt numai de 6 vase cu 23.400 tone d. w. Suedia a pierdut două vase cu 5600 tone d. w.

Dela începutul războiului flota comercială suedeză a pierdut 197 vase cu 831.165 t. d. w. şi au murit 1148 oameni.

Pierderile totale ale navigaţiei comerciale neutre dela începutul războiului se cifrează la peste 4,5 milioane tone d. w.

(*N. F. A.* Nr. 156/1943)

TURCIA

Repartizarea transporturilor la societăţile de navigaţie.

La efectuarea transporturilor, societatea turcă de navigaţie de stat ia în consideraţie în primul rând transporturile militare şi de aprovizionare cu alimente, în al doilea rând articolele de monopol şi mărfurile pentru export, iar în al treilea rând materialul lemnos de construcţie şa materialele de ambalaj.

(*N. F. A.* Nr. 158/1943)

Traficul in Marea Mediterană. Turcia ocupă o parte care nu trebuie neglijată în traficul M. Mediterane. Inainte de începerea actualului conflict, şi mai precis în cei trei ani dinainte de anul 1937, mărfurile încărcate în porturile Mării Mediterane au fost de 1.159.000 tone, ocupând locul al noulea între naţiunile de o importanţă mai mare.

In sus numitele porturi, mărfurile încărcate au fost în cei trei ani examinaţi mereu în creştere. In anul 1935 milionul a fost depăşit numai cu 49 mii tone, în timp ce în cei doi ani succesivi a fost întrecut cu 81.000 şi 346.000 tone.

Mărfurile descărcate au ajuns în medie la 772.000 tone. In anul 19935 a fost o mişcare de 748.000 tone, în anul următor s'a înregistrat o micşorare de 12.000 tone, dar în anul 1937 a fost o creştere de aproape 100.000 tone, ridicându-se la 832.000 tone.

După cum se vede, în Turcia exporturile întrec în mod remarcabil importurile, fapt fără îndoială de mare importanţă pentru economia naţională. Cifrele relative la mişcarea din ultimii ani nu se cunosc oficial dar se reţine faptul că în general între mărfurile importate şi cele exportate nu este o diferenţă mare.

(*Il Sole Nr. 15/1943)*

UNGARIA

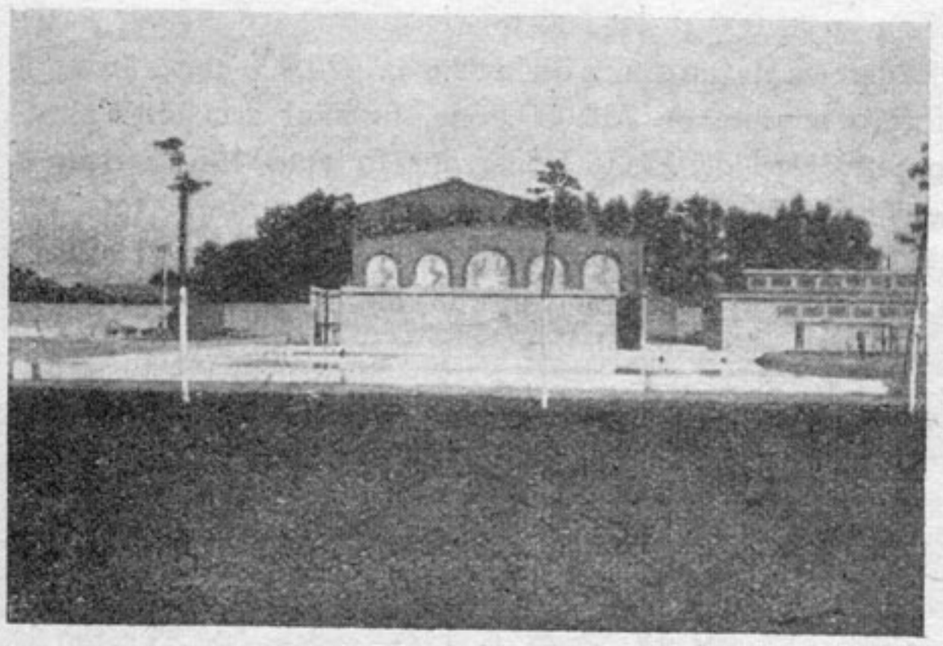
Amenajarea navigaţiei fluviale ungare.

Directorul General al Societăţii Portului Liber din Budapesta s'a ocupat într'o conferinţă, de importanţa Dunării, arătând dela început că Dunărea constitue pentru continentul european una din cele mai importante căi de comunicaţie. Pentru trafic în special este însemnat faptul că pe Dunăre se poate naviga întotdeauna chiar şi iarna timp de 35—40 zile. Dunărea este calea naturală de export-import şi de legătură a Ungariei. Traficul însă pe porţiunea ungară a Dunării este capabil de o considerabilă sporire.

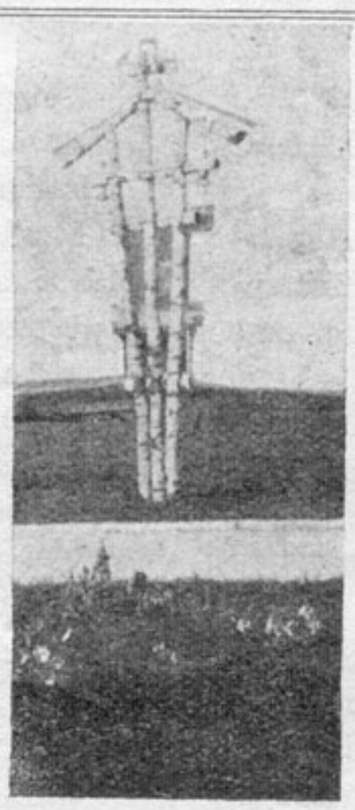
Dunărea în noua Europă.

Transformarea Europei cuprinde şi problema amenajării căii fluviale a Dunării atâtâ de importantă pentru Europa Centrală. In cursul mijlociu şi inferior al Dunării, albia Dunării a fost creată de natură cu piedici care împart circulaţia pe fluviu în trei părţi. Din timp în timpp aceste obstacole împiedică legătura continuă între cursul mijlociu şi inferior precum şi între cursul mijlociu şi superior al Dunării. Navigaţia germană suferă mult din cauza primei piedici care se află pe parcursul de circa 15 km. lungime între Bratislava şi Gönyü. Această parte a Dunării este cea mai puţin îngrijită. Aci Dunărea se transformă dintr'un fluviu de munte într'unul de şes. Cantităţile de apă se împart în trei albii principale şi mai multe secundare. Dunărea pierde puterea de a duce mai departe pietrele şi nisipul adus din regiunile muntoase. De aceia se formează vaduri cari deseori provoacă descărcarea parţială a vaselor încărcte. Până la acest loc diferenţa de pantă a Dunării este de 27 cm. pe km. iar de aci în vale numai de 6 cm. pe km. Efectul vadurilor dela Gönyü se resimt până la Viena şi pe cursul de sus al Dunării. A doua piedică o constituesc cataractele între Moldova Veche şi Turnu Severin, adică parcursul stâncos în lungime de 119 km. prin Porţile de Fier.

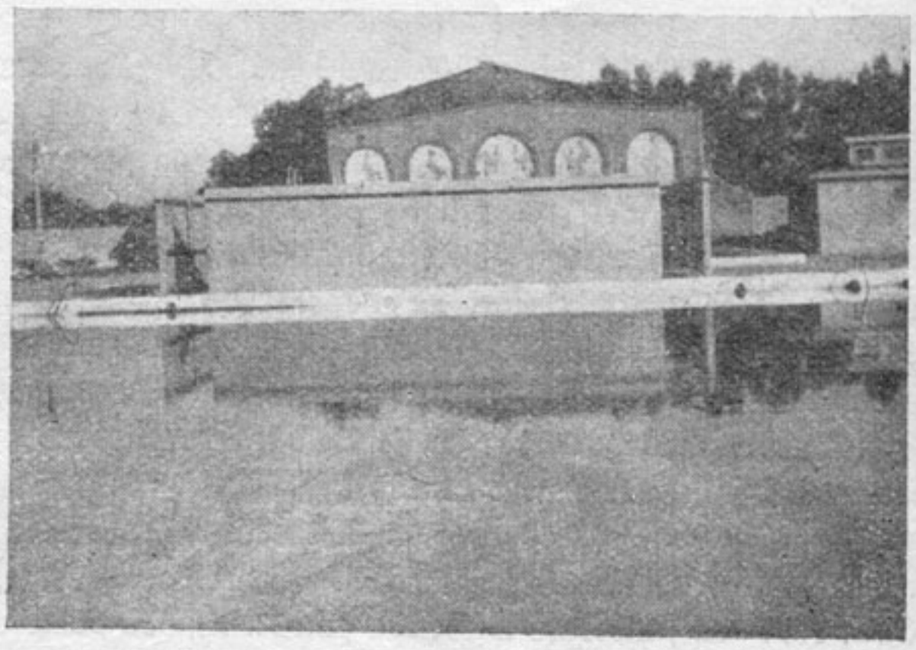
După înlăturarea aestor pedici Dunărea reprezintă o unitate organică împreună cu reţeaua căilor fluviale ale Europei Centrale. După cum Dunărea din Vest în parte posedă, în parte primeşte şi în parte aşteaptă legăturile cu Rinul, Mainul, Nekarul, Saarul, lacul Boden. Weserul, Elba şi Oderul, tot aşa rezultă şi necesitatea legăturilor cu Sio, Drava, Tisa şi afluenţii acestor fluvii. Cursul inferior al Dunării necesită amenajarea gurei de revărsare în Marea Neagră şi legătura cu Marea Adriatică şi Egee. Ungaria proectează de ani de zile un canal care ar lega Dunărea cu cursul superior al Tisei (Budapesta-Szolnock), spre a lega regiunile bogate în cereale din Ungaria de Est şi din Ardeal, direct cu Budapesta. Prin aceasta se va scurta cu peste 600 km. transportul aestor cereale pe Tisa la vale şi pe Dunăre la deal. Pe când canalul aflat în construcţie între Bucureşti şi Oltenita are o importanţă mai mult locală, canalul proectat între Cernavodă şi Constanţa are importanţă pentru navigaţia dunăreană, deoarece la capătul acestui canal se află un port maritim bine amenajat şi pe lângă aceasta scurtează parcursul vaselor pe Dunăre cu 200 km.



Plaja sănătăţii de la strandul Obor.



Troiţa credinţei veghează asupra copiilor.



Apa limpede şi curată de îmbie la înnot.

Contribuţia Consiliului de Patronaj la propaganda înnotului

Grijea, din ce în ce mai crescândă pentru educaţia generală a copiilor şi în special pentru educaţia fizică, în aer liber, soare, în jocuri şi cântece, cu o disciplină educativă perfectă, cu o masă abundentă şi substanţială, cu profesori şi instuctori de specialitate, a făcut ca, în anul 1942, în plin război, cu toată vitregia timpurilor şi lipsurile inerente unei stări de răsboi, Consiliul de patronaj al operilor sociale, în urma colaborării cu Liga Navală Română şi Federaţia Sporturilor de Apă să înfiinţeze la diferite ştranduri periferice, binefăcătoarele colonii de copii, care au dat cele mai frumoase rezultate atât din punct de vedere moral, cât şi social, uman şi fizic.

Veneau copiii şi copilităle, ofiliţi la faţă, timizi, nehotărîţi, firavi, fără viaţă, fără suflet, fără vioiciunea specifică copilărească, în fine lipsiţi de sângele sburdalnic al celor mici, la coloniile de vară ale Consiliului de Patronaj, ca după o perioadă de 30 de zile, să plece un copil sănătos, vioi, social şi isteţ.

Apa, soarele, jocurile şi în special mişcările complecte ale înnotului, cea mai bună mişcare de gimnastică uşoară pentru desvoltarea şi întărirea corpului omenesc şi mai cu seamă a copiilor, au desăvârşit o reeducare a fizicului şi a moralului copiilor, redându-i, familiei, şcoalei şi societăţei cu un corp uman şi minte limpede, pentru nădejdea Neamului românesc în viitor. Mai mult. Opera socială a Consiliului de Patronaj la înfiinţarea coloniilor de vară pe marginea ştrandurilor şi lacurilor bucureştene şi provinciale, a dus la învăţarea înnotului a numai puţin de aproximativ 15.000 de copii dintre care unii s'au remarcat chiar în anul începerii la concursurile de înnot ale Federaţiei Sporturilor de apă, constituind prin aceasta o nouă armă în lupta omului în viaţă, curajul în faţa apelor, ceiace nu este puţin lucru, mai ales la noi în ţară, unde 900—1000 de persoane se înnecă anual în mod absolut copilăresc, numai datorită faptului că au intrat în apă, fără a şti să înnoate şi au văzut undele negre ale apei aproape de ei.

A învăţa pe cineva să înnoate, este a-i da o armă mai mult în lupta omului pentru existenţă şi mai mult, a scăpa un om de la o moarte fără nici un sens.

Drumul trasat de către Consiliul de Patronaj al operilor sociale, au deschis un nou capitol în viitorul poporului românesc, pentru întărirea lui fizică şi pentru educaţia lui morală şi socială.

Un om care înfruntă valurile unei ape adânci, este mai cutezător, mai prezentabil, mai cinstit, mai curagios şi mai demn în faţa oricărui fapt al vieţei omeneşti, oricât de grea ar fi situaţia lui în spaţiu şi în timp. Innotul a desvoltat o nouă şi mare problemă a educaţiei. Omul desbrăcat de toate impedimentele vieţei sociale, liber ca fizic, liber ca cuget, întins pe plaja de nisip, sau înnotând în apele strandurilor, lacurilor sau a râurilor, este o fiinţă de sine stătătoare, care se poate bizui la nevoie numai pe el însuşi şi pe forţele lui fizice şi morale. Aceasta este marea operă de refacere a Consiliului de Patronaj. Redresarea caracterelor prin vigoare, cântece, jocuri, înnot şi disciplină. Viitorul ne va pune spontan în faţa randamentului dat de această operă, care va forma tineretul şi ostaşul de mâine. Liga Navală Română, care de ani de zile luptă pentru această ideie, îşi vede încununată strădania ei şi aduce Consiliului de Patronaj, un respectuos omagiu pentru opera de propagarea înnotului printre copii, şi mai ales printre copiii celor umili şi nevoiaşi, care nu aveau o posibilitate de a fi instruiţi de profesori de înnot, şi nici măcar suma necesară de a putea intra într'un strand. Pe acest drum, înainte, fără nici o şovăire în faţa greutăţilor şi zilelor de grea cumpănă, Neamul Românesc de mâine, va avea o recunoştinţă pentru opera Consiliului de Patronaj.

Vioi, energic, îndrăsneţ, gata să ia lupta vieţii în piept, Neamul Românesc de mâine, va binemerita de la viaţă de a exista pe trăsăturile unei hărţi, ca Popor şi ca Ţară.

Oprea Consiliului de Patronaj, îi vor da îndemnuri de a rezista la hotarele lui, în luptele grele ale epocei de azi.

Locot Paul Epureanu

TABLA DE MATERIE 1943

Paginile cu numerotaţia peste 600 se găsesc în „Marea Noastră pentru Tineret"

PROPAGANDA

L. N. R.: Intrarea în al 12-lea an 1
Aurel Mucenic: Marina noastră 71
Lt. Paul Epureanu: Muncitorul şi Marea 155
L. N. R.: Răsplata vitejiei marinarilor noştri 158
G-l. V. Economu :: Mărturisirile unui candidat la marinărie 209

TACTICA ŞI POLITICA NAVALĂ

Prof. N. Daşcovici: Politica rusească la Gurile Dunării 9
Constantin Hubert: Navigaţia fluvială română şi scopul ei în viaţa statului 25
Dinu Ştefănescu: Marea noastră 26
* * *: Importanţa economică a Dunării 28
* * *: Construcţia căii navigabile a Bugului 70
* * *: Importanţa porturilor mării Negre de pe coasta Caucazului 70
* * *: Spre organizarea libertăţii mării Negre 70

ISTORIE — RĂZBOIUL MONDIAL

Cronicar: Războiul aero-naval 22, 67, 105, 226, 227
* * *: Tobruk-Odessa-Sevastopol-Dieppe 26
* * *: Jibako sau Tai-Tari 70
C-dor T. Ioan :: Războiul submarin 103, 143, 224
C. Amiral C. Negru: Atacul submarinelor şi apărarea vaselor de transport 182
Istoricul apelor noastre 228

RAZBOIUL NOSTRU

G-ral-Adj. Traian Grigorescu: Note şi impresii din recentele misiuni 17
V. Oprovici: Distrugătorul „Mărăşti" scufundă un submarin 19
V. Oprovici: Flota română minează apele Mării Negre 63
Ioan Vinea: Un submarin se reîntoarce 63
Const. Virgil Gheorghiu: Vânătoare pe mare 65
Cristian Teodorescu :: Marina Regală Română domină spaţiul Mării Negre 66
P. C. Velea: U. R. S. S. putere navală fără spirit marinăresc 71
Ion Lumezianu: Distrugătore româneşti escortează nave germane şi scufundă submarine 642
Ion Lumezianu: La vânătoare de submarine 643
Căp. Comandor Marius Verbiceanu: In misiune navală cu zebrele mării Negre 676
Căp.-Comandor Marius Verbiceanu: Marina în în luptă 708
Căpitan Horia Popovici: Prima misiune 715
* * *: Un bilanţ glorios 26
C. Virgil Gheorghiu: Iarna pe frontul mării negre 216
C. Virgil Gheorghiu :: Ingerii păzitori 217
Cristian Teodorescu: Intr'o misiune de convoi 218
Cristian Teodorescu: Un torpilor român atacă un un distrugător inamic 219
Cpt. Receanu: O pagină din războiul marin 229

PESCĂRIE, OCEANOGRAFIE

C. Amiral C. Negru: Oceanul Pacific 56
Dacian: De unde vine culoarea Mării Negre 676

CĂLĂTORII, EXCURSII

C. Ungureanu: La cimitirul eroilor 118
Ionescu-Gion: Odessa 616
M. Tican Romano: Jurnal de călătorie 625, 644, 664 685, 702, 722
N. Nicodim: Cu vaporul pe Dunăre 662
Ex.: Marii navigatori 657
S. D. Spiru: Odessa 662

LITERATURĂ

a) *Proză*

I. Gr. Perieţeanu: Trei poeţi români cântăreţi ai Mării 13
Al. Bilciurescu: I. Gr. Perieţeanu, poet al mării 120
Scarlat Preajbă: Recenzii 31, 108, 146, 196, 235
Caius Brediceanu: Koenigsberg 637, 653, 646
Locot. P. Epureanu: O luptă navală pe uscat 657
Locot. P. Epureanu: Cu cargobotul de Dâmboviţă 679
Jules Verne: Chancellor (trad. de Jeana Macedonski) 682, 706, 724
V. Amiral-Adj. N. Păiş: Sfântul Nicolae, ocrotitorul marinarilor 711
Căpitan Z. Negulescu: Gornistul 194
C. Amiral C. Negru: Din aspectele mării şi din viaţa marinarilor 610, 630, 650, 670, 690, 713
D. Faur: Bravii marinari (scenetă) 624
C. Tonegaru: Sfânta Maria, patroana marinarilor 181
Aurelian Păunescu: La bordul canonierei „Bistriţa" 231
Cpt. Z. Negulescu: Om la apă 232

b) *Versuri*

Al. Bilciurescu: Desen acuatic 29
— Faler 29
— Ploaie marină 29
— Corabia morţii 29
— Muzeul acuatic 73
— Urechea lui Neptun 73
— Decor mitologic 73
— Caron 73
— Rugăciune pentru marinari 107
— Peisaj 107
— Muzica mării 107
— Pescuit astral 107
Venera Lt.-comandor Popescu: Scrisoarea unui marinar 30
V. Oprescu-Spineni: Un suflet pe ape 30
Vasile Iad: Sirenele Mediteranei 30
Miorița Mușat: Răvaş Dunării 104
Vasile Oprovici: Dintr'un caet 119
Vasile Oprovici: Marinarii căzuţi la datorie 681
Ion Vâslaru: Constanţa 145

Ion Vâslaru : Amăgire 145
Ion Vâslaru : In larg 145
Mhail Bădescu : Marina, marina ! 145
Henry Găbunea : Eri au venit corăbierii 185
Jean Schafhütl : Marinarilor morți 195
Jean Schafhütl : Eroii 195
Mircea Ionescu : Corăbiei *195*
Serg. Ion Plopu : Pastel dunărean 195
R. Constantiniu : Alarmă 234
R. Constantiniu : Convoi 234
R. Constantiniu : Mircea 234
D. Ciobanu-Dolj : Peisaj marin 234
Aldo Palozzeschi : Mare cenușie 234
Manlio Dazzi : Seară marină 234
Friedrich Hebbel : Tânărul Corăbier 234
Giuseppe Gerini : Aripi, aripi ! 234
Mircea Calotă : O întrebare către mare 646
M-tru C. Donna : Rugăciunea unei mame 667
Serg. Voica Traian : Scrisoarea unui copil marinar 667
Serg. Voica Traian : Durerea unui pescar 673
Dănuț Dumitrescu : Nunta Mării 667
Elena Irinescu : Marea 679
Elena Irinescu : In țara Regelui Mihai 710
Titua Catargiu : Vraja mării 679
Pimen Constant : Mare cenușie; Aripi, aripi, aripi; Seară marină ; Tânărul corăbier (traduceri) 234

BIOGRAFII, NECROLOGURI

† Amiralul Eustatziu Sebastian 21
† Amiralul Dan Zaharia 39
† Comandor D. Dumitriu 39
Căpitanii Z. Negulescu și Gh. Stoian : † Căpitan Gh. Isbășescu 40
† Căpitan Hrubes Maximilian 78
Comandor A. Negulescu : Zece ani dela moartea lui Jean Bart 81
† Locot. rez. av. Mihail Basarab Brâncoveanu 205
M. Cernescu : Figuri de marinari transnistrieni 620
* * * : Amiral Fr. W. Fleischer 674

EVENIMENTE

D. General N. Șova ministrul Marinei 49
* * * : Expoziția româno-germană de autostrăzi și căi navigabile 111
Convenția de navigație româno-bulgară 114
Ziua Marinei 11, 166, 159, 186, 189, 190, 241
Adunarea generală a L. N. R. 129
Activitatea fiialelor 138
M. S. Regele printre marinarii Săi 150
Inălțarea în grad a noilor promoții „Mihai Viteazul" 151
Răsplata vitejiei marinei noastre 158
Concursul filialei Brașov 77, 658, 680
Concursul filialei Caracal 667
Concursul Ligii Navale Române 111,2696, 717
Gl. N. Șova : Omagiu marinei pentru artilerie 212
V. Amiral I. Bălănescu : Marina și Centenarul Artileriei 213
Comandor A. Negulescu : Romanul Artileriei Navale 214, 215

SPORT NAUTIC

Florin Brătan : Despre organizarea Sportului nautic 41
Lt. Paul Epureanu : O răsplată a luptei pentru propășirea sportului nautic 43
Lt. Paul Epureanu : 8000 copii înnotători datorită Consiliului de patronaj 44
Lt. Paul Epureanu : Sportul pe apă și tineretul 44
Lt. Paul Epureanu : Un concurs de înnot iarna 44
Lt. Paul Epureanu : Tabere de vară pentru juniori 45
Lt. Paul Epureanu : Inaugurarea bazinului de iarnă 80
Lt. Paul Epureanu : Concursul de antrenament la Strandul Obor 153
Lt. Paul Epureanu : Marele cross nautic al lacurilor 206
Lt. Paul Epureanu Campionatele de înnot ale regiunei Muntenia 206
Lt. Paul Epureanu : Campionatele naționale de înnot 207
Lt. Paul Epureanu : Campionatul Dunărei 1943 208
Lt. Paul Epureanu : Cupa eroilor marinari 208
Lt. Paul și Florica Epureanu : Săriturile în apă 687, 693
La. Paul Epureanu : Concursul de înnot și polo de Ziua Marinei 704
Lt. Paul Epureanu : Ziua Sporturilor de apă 726
Lt. Paul Epureanu : Campionatele naționale de yole 726
Apostol Culea : Vadul, plaja satului și sporturile de ape la sate 92
Victor Cojocaru : Organizarea plăjei satului 95
Nauticus : De ce înnotul este un sport ușor 666
Lt. Paul Epureanu : Contribuția Consiliului de patronaj la propagarea înnotului 246

TECHNICĂ, CONSTRUCȚII

C-dor-Inginer Enescu Emil : Poziția inudstriei navale la noi 20
Ing. Căpitan G. I. Balaban : Vedeta rapidă 50, 85
P. Bondițeanu : Diferite tipuri de nave de Dunăre 61
Căpitan Copaciu : Valurile mării și nava pe valuri 613, 633
Nineacă Tudor : O luntre pliantă 622
Moș Delamare : Flux și reflux 694
Moș Nostromo : A. B. C. marinăresc 618, 638
Ing. Vladimir V. Mendl : Rezistența la înaintarea navelor 220

DIVERSE

Știri din țară 36, 77, 110, 150, 201, 229
Știri din străinătate 46, 243
Noi membri juniori 628, 648, 668, 688, 718
Donatori 110, 152, 242

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1943

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

STRANDUL FLOREASCA: numai în zilele de lucru, cu 25 lei de persoană, la vestiar.
STRANDUL TEI: în toate zilele, 15 lei de persoană.
LACUL HERASTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.
STRANDUL „LIDO": Membrii L.N.R. vor plăti 60 lei plus 13 lei taxele legale în loc de 97 lei.
BAILE EFORIEI, B-dul Elisabeta 5, băi de aburi şi cade cl. I, 30% reducere.
BAIA MOŞILOR, Str. Câmpul Moşilor 2, tel. 2.50.30, acordă următoarele reduceri: putina, în loc de 84 lei se va da cu 57; aburul, în loc de 64 lei, 47 lei.
BAILE MELTZER, Str. Căuzaşi 16, tel. 4.91.78, acordă următoarea reducere: 46 lei în loc de 62 lei la băile de aburi cl. I-a.
ADMINISTRAŢIA LACULUI PARCUL CAROL I, acordă 25% pentru membrii L.N.R.

HOTELURI

UNION, Str. Ar. Briand, 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif.

RESTAURANTE, BERARII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL Regala 8, 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 56—57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (şosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
RESTAURANT „OITUZ", str. Halelor, 27, 10% la consumaţie.
RESTAURANT „MUNŢII BALCANI" (Str. Halelor 29), 10% reducere la consumaţie.
RESTAURANTUL „LA 2 AVIATORI", (C. Popescu), Calea Griviţei 59, acordă 15% la consumaţie.

LIBRĂRII

OFICIUL DE LIBRĂRIE, Librăria Societăţii Cooperative, din B-dul Elisabeta, 60, acordă o reducere de 10% la cărţi şi articole de librărie.

SOBAR

D-l PETROIU FLOREA Str. Cpt. Vasiescu Iosif (fostă Cealrului) 54, sobar dee teracote cl. I-a acordă o reducere de 10%, telefon 2.07.57.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, B-dul Elisabeta No. 95 A, 20% reducere din onorariu obişnuit.
Dr. MIRCEA LUNGU, boli interne, de femei genito-urinare, venerice, reducere 40% din onorariul de consultaţii şi tratamente. B-dul Elisabeta No. 34.
FARMACIA BRUSS (Brădeanu) Elisabeta, 5: 5% specialităţi, 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, Str. N. Bălcescu 14, 25% reţete, 5% specialităţi.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU Regală 16, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Regală, 11, 10% reducere, aparate radio piese detaşate, laborator technic.
„ELECTRO-CONSTRUCTOR", Cal. Griviţei 307, acordă 10% reducere la cumpărături şi reparaţiuni.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, Academiei 25, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, Str. Smârdan, 41, 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, Calea Victoriei No. 81, 5%.
MAGAZINUL „LA PETRICĂ", Calea Griviţei 154, încălţăminte, galanterie şi mărunţişuri, 10%.
THOMAS ETIENNE Virgiliu 22, Telef. 3.26.01, 10% reducere.
CEASORNICARIA PAX (Calea Griviţei 107), acordă 15% reducere pentru orice cumpărătură.
BOLERO magazin de încălţăminte, str. Carol, 4, 5%.
FOLLA Z. PETRU, Birou de import-export şi comerţ de pielărie, Cal. Moşilor 98, acordă 10% asupra oricărui fel de cumpărături.
M. STOLERU, Magazin de încălţăminte, Str. Mihai Vodă Nr. 7,

FOTOGRAFI şi TIPOGRAFI

FOTO ROYAL, Bul. Elisabeta 8, 10% reducere.
„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, Str. Mântuleasa 31. tel. 5.59.14, 15% reducere.
FOTO AURORA (Stela Duţă), Şos. Ştefan cel Mare, 36, 10% comenzi şi 5% cumpărături.
TIPOGRAFIA „SILVESTRU", Cal. Moşilor 264 acordă 10%

CINEMATOGRAFE

CINEMA MARNA: Reducere cu 7 lei la bilet la partere şi balcon I.
CINEMA DIANA: Două locuri cu 30 lei în zilele de lucru.
CINEMA MARCONI (C. Griviţei 137): 33 lei partere în loc de 43 lei.
CINEMA AMERICAN, (Cal. Moşilor, 221): Cu 25 lei de persoană sau 45 lei două persoane.

BRAŞOV

LIBRARIA ŞI PAPETARIA „JUPITER" Blaciu şi Popica S. N. C., Strada I. G. Duca Nr. 21, acordă 10% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, str. Regală, specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, Bulevardul Cuza, plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRARIA MODERNĂ, Str. Regală, 10% reducere.
COFETARIA FRANCEZĂ, Piaţa Sf. Arhanghel, 10% reducere.
TENIS CLUB, Grădina mare, intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, Parcul sportiv Regele Carol I, intrare 10% reducere.
FARMACIA „SF. PANTELE", Str. Regală Nr. 26, oferă medicamente cu reducere de 10% şi reţete preparate cu 20%.
D-l ŞTEFAN DIACONESCU, din Str. Regală No. 109, oferă încălţăminte cu o reducere de 10%.
D-l JEAN POPESCU din Str. Regală Nr. 51, oferă medicamente cu reducere de 5% şi articole de parfumerie cu 10%.
D-l CONSTANTIN PAPACANARIS, Str. Regală 105, oferă articole de cofetărie cu reducere de 10%.
D-l HARALAMBIE VASILIU, patronul tipografiei „Dunărea", oferă o reducere de 10% pentru tot felul de imprimate.
D-l NICOLAE MOLDOVEANU, din Halele Centrale, oferă peşte de tot felul cu o reducere de 10%.
D-l TEODOR MANEA, Bulevardul Cuza Nr. 199, oferă diferite articole de librărie cu reducere de 10%.
D-l STAN ROŞCA, din Str. Sf. Nicolae Nr. 42, se oferă a confecţiona haine cu o reducere de 10%.

BUZAU

PARCUL CRANG-BUZAU (canotaj), Exp. M. Moscu: 50% reducere.

CAMPULUNG-MUSCEL

BUCUR GĂLEŞCANU, magazin de manufactură, Str. Profesor N. Iorga 2, magazin de manufactură şi încălţăminte 3% reducere.
S. ROBOCIU, articole de menaj, 10% reducere.
GH. STANESCU, magazin de pielărie, str. N. Vodă 158, 5% reducere.
„ETERNA", magazin de ceasornicărie, 20%, reducere la reparaţiuni şi 10% cumpărături.
V. BUCUR, magazin de pălării şi blănuri, Str. Dr. M. Cristea reducere 10%.
FRIZERIA „BULEVARD", Str. Miron Cristea 128, reducere de 10%.

CHIŞINAU

FRIZERIA SPORT (Cereş Gh.) str. Universităţii colţ cu str. 27 Martie acordă reducere la abonamente.

ATELIER DE TAMPLARIE (I. Einzis) Str. Dragoş Vodă, 3 acordă 20% reducere.

CROITOR PREOŢESC (D. Guţu) Str. Iaşilor, 35, preţ redus pentru membrii L. N. R.

MAGAZIN DE COLONIALE, DELICATESE ŞI MEZELURI, CODREANU, Str. Ştefan cel Mare, 100. Reduceri pentru cumpărături engros.

CROITORIE DE DAME, V. STOGA, Str. Dragoş Vodă, 9, 10% reducere.

CETATEA ALBA

D. CROITORU, magazin de manufactură „Victoria", str. Regele Ferdinand 35, reducere 5%.

MARIN DUMITRESCU, fotograf, str. Mihai Viteazul 27, 30% la fotografii şi 50% la fotolegitimaţii.

CONSTANŢA

LIBRARIA DOBROGEANA: 10% la cărţi româneşti şi 5% la celelalte articole.

CARTEA ROMANEASCA: la cărţile româneşti şi papetării 20%, la cărţile străine, române 10%.

FOTO — ROYAL, C. Grigorescu, Str. Carol 51: la filme şi plăci fotografice 10%; fotografii developări şi copii 20%.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, Str. Piaţa Cuza Vodă, 1-3, 20%.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, Str. Brăilei 7: 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, Strada Dimineţii colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare, 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

DROGUERIA „SALVATOR", str. Brăilei, 17: 10% rabat la articolele de droguerii, parfumerii şi cosmetice.

MARCU ESRIG & FII, Pielărie şi accesorii Str. G-ral Berthelot, 22, 5%.

PLOEŞTI

COSTICA ANDREESCU, Str. Lipscani, 35, articole de îmbrăcăminte şi ştofe, 5%.

IONEL DUMITRESCU, Str. Lipscani, 46, hăinărie şi ştofe, 5%.

NASTASE DATCU, Str. Unirei, 4, blănărie, 10%.

GHEORGHE POPESCU, Str. Piaţa Mare, 19 bis, blănărie şi ştofe, 10%.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%

SOROCA

NICULESCU CONSTANTIN „Cafeul Regal", Str. Regina Maria 3, reducere 10%.

TIPOGRAFIA D. MOLDOVEANU, Str. Regele Ferdinand 32, acordă 10% reducere.

TULCEA

Dr. C. ENCEV, Str. Banatului, 6, reducere 50%.

O. CHIRIACHIDE, coloniale 10%, 20%.

Fraţii CAMBITIS, coloniale, 10%.

NICHIFOR CHIRIACHIDE, coloniale 10%.

CRISTEV D., lingerie 20%.

GH. HANGIEV, librar, 20%.

TIRASPOL

C. A. M., ŢAPCHIU, Str. Pocrovscaia, 108. Reducere la papetărie.

RESTAURANT şi HOTEL STRAMBEANU. Reducere 5% şi 10%.

TARGUL PARLITA (BALŢI)

RESTAURANT şi HOTEL STRAMBEANU. Reducere 5% şi 10%

TIMIŞOARA

RESTAURANTUL GARII, (D. Ciupală) la mâncare 20%.

TIPOGRAFIA GHILIH, Str. I. C. Brătianu, 21 20% reducere.

Cinematograful CORSO (Prof. D. Chevereşanu) acordă 25% reducere la orice spectacol.

RESTAURANTUL DELA CLUBUL DE VARĂ „Renaşterea", numai vara, 20%.

Magazinul ILICA DETARIAN, (Str. V. Alecsandri) acordă 20% reducere, articole de ceaprăzărie, broderie artistică şi picturi.

LA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE GASESC DE VÂNZARE URMATOARELE:

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru Lei 160
Comentarii asupra războiului submarin, de R. Ciocârdel . . . . . „ 12
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo . „ 20
Nuvele marinăreşti de Delatyras şi Scarlat Preajbă „ 100
Thalassa, de Al. Bilciurescu . . . . . „ 100
Din aspectele mării şi din viaţa marinarilor pe întinsul apelor, partea I-a, de Contr'Amiral C. Negru (2 volume) . . . . . „ 60
Echipaj la posturile de luptă, de cpt. comandor Marius Verbiceanu şi Christian Teodorescu . . . „ 200
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu noile dispoziţiuni cu privire la măsurătoarea navelor de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu . . . . . „ 600
Maşini marine, de Căp. Ing. Halus . . . . . „ 1500
Cu submarinul la asediul Sevastopolului, de Const. Virgil Gheorghiu . . . . . „ 220
Războiul de croazieră, de Caius Brediceanu . . . „ 200
Elogiul Mării, de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 20
Marea Noastră şi Strâmtorile din punct de vedere juridic, de Prof. Univ. N. Daşcovici . . . . „ 20

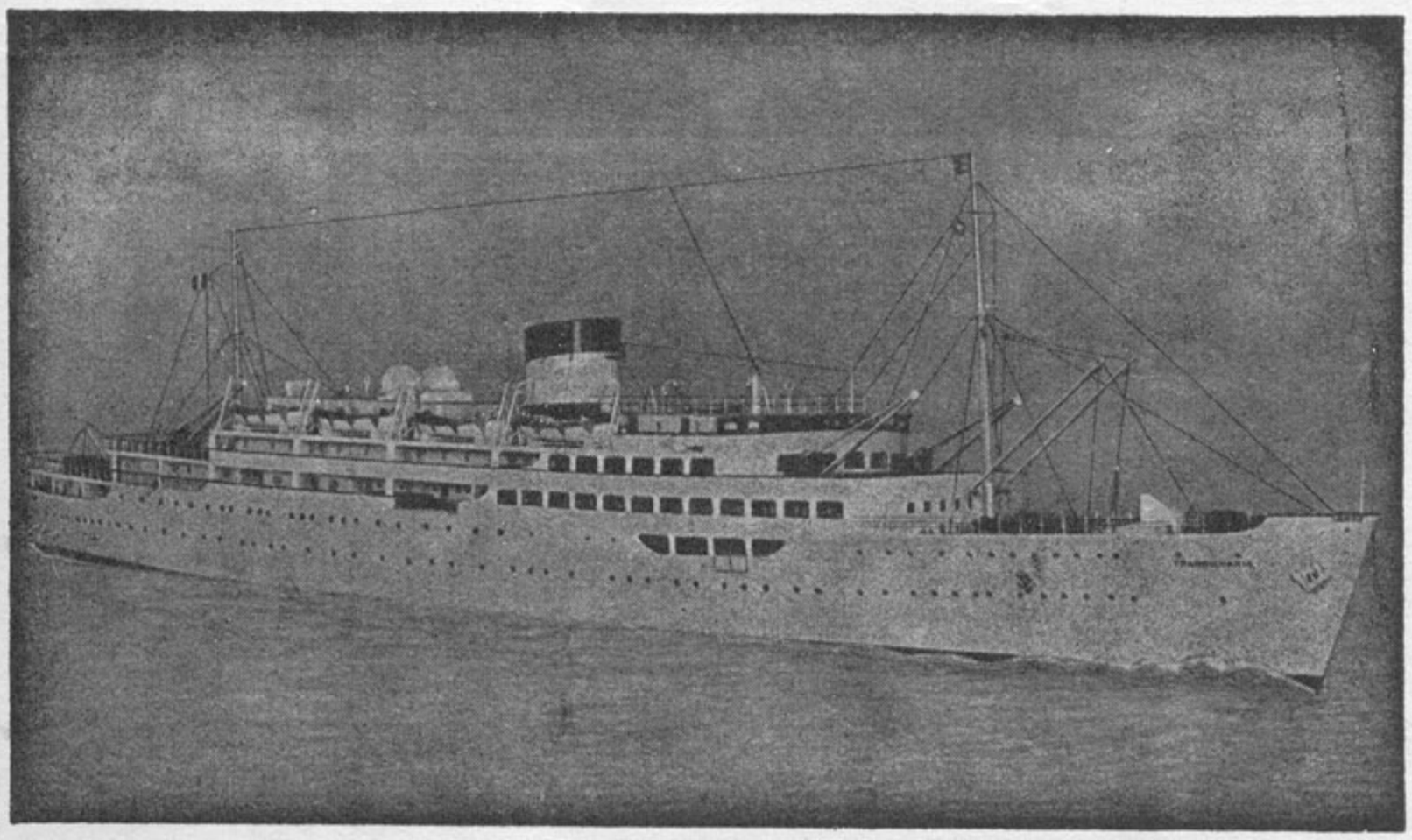
Marea ca isvor de inspiraţie în poezia românească, de comandor N. Cristescu . . . . . Lei 20
Tradiţiile vieţii de apă ale poporului românesc, de Apostol Culea . . . . . „ 30
A. B. C. al înnotătorului, de Col. Corneliu Negulescu „ 10
Noua metodă de innot, de Lt. Epureanu Paul . . „ 10
Gabriele d'Annunzio, cântăreţul mărilor italice, de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 20
La răscruce, de C-dor A. Negulescu . . . . . „ 10
Regulile războiului şi neutralităţii, de Prof. Univ. N. Daşcovici . . . . . „ 20
Politica rusească la gurile Dunării şi în Marea Neagră de prof. N. Daşcovici . . . . . „ 20
Plaja satului — Sporturile de apă la sate de Apostol D. Culea şi Prof. Victor Cojocaru . . . . . „ 80
I. Gr. Perieţeanu, poet al mării, de Al. Bilciurescu . „ 30
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu . . . . „ 120
Albumul navelor, de pictorul D. Ştiubei . . . . . „ 120
Insigna L. N. R. . . . . „ 150
Flamura L. N. R. Nr. 4 (15 × 30 cm.) . . . . . „ 200
Flamura L. N. R. Nr. 3 (25 × 50 cm.) . . . . . „ 300
Flamura L. N. R. Nr. 2 (40 × 80 cm.) . . . . . „ 400
Flamura L. N. R. Nr. 1 (2 × 80 cm.) . . . . . „ 2000

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

(S. M. R.)

DIRECȚIUNEA GENERALA:

BUCUREȘTI, B-DUL TAKE IONESCU, No. 1—3, Telef. 5.20.60 și 3.22.61



Vaporul „TRANSILVANIA"

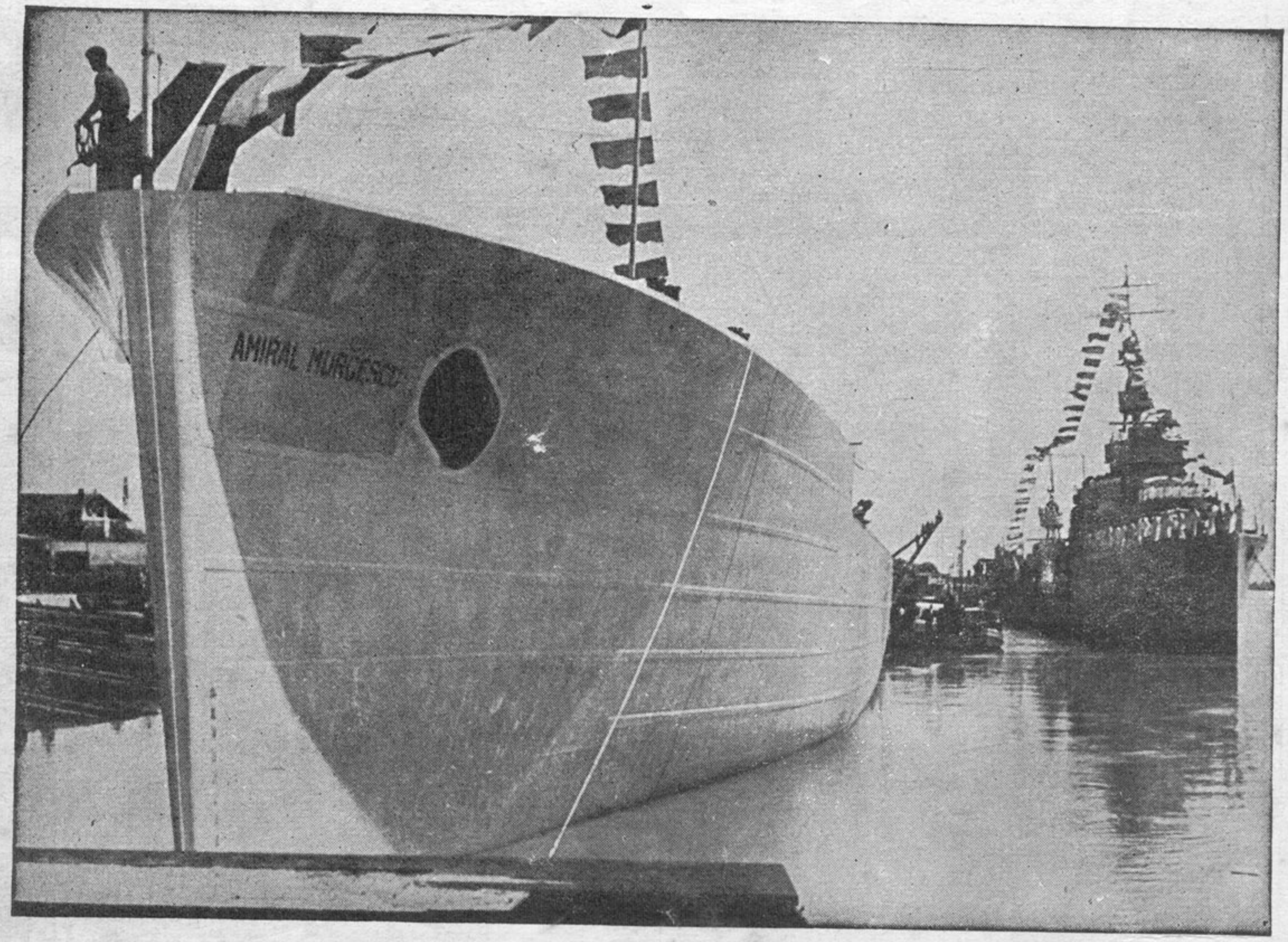
La reluarea navigației va deservi, cu vapoare rapide de pasageri și mărfuri, linia Mediterana Orientală, (Levant) și Mediterana Occidentală, cu plecări regulate din Dunăre și Constanța.

Vaporul „SULINA" la New-York

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
BUCUREȘTI
Str. I. G. Duca, 33
Tel. 2.18.26

Șantierele
GALAȚI
Str. Arsenalului, 4
Tel. 27.65



VASE DE RASBOI * VASE COMERCIALE

„MAREA NOASTRĂ"
Str. Spiru Haret, 6 — București II

Domniei=Sale

Domnului .....

.....

Comuna .....

Județul .....

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. BUCUREȘTI

LEI 60